n.º 250 - TOMO 515 23 DE OCTUBRE DE 2013



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CÁMARA DE SENADORES

CUARTO PERÍODO DE LA XLVII LEGISLATURA

52.ª SESIÓN EXTRAORDINARIA

PRESIDE

EL SEÑOR DANILO ASTORI
Presidente

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES HUGO RODRÍGUEZ FILIPPINI Y GUSTAVO SÁNCHEZ PIÑEIRO

SUMARIO

Páginas

1) **Texto de la citación**............................... 194

2) **Asistencia**.. 195

3) **Asuntos entrados**................................... 195

4) **Inasistencias anteriores**......................... 195

– Por Secretaría se da cuenta de que no se registraron inasistencias en la última convocatoria.

Páginas

5) y 9) **Solicitudes de licencia e integración del Cuerpo**..................................... 195 y 212

– El Senado concede las licencias solicitadas por el señor Presidente del Cuerpo y por los señores Senadores Lorier y Rosadilla.

– Notas de desistimiento. Las presentan la señora Alicia Pintos y los señores Carlos

Gamou, Pablo Álvarez, Javier Salsamendi y Juan Carlos Souza.

– Quedan convocados los señores Senadores López Goldaracena y Clavijo.

6), **8)** y **10) Servicio de automóviles con taxímetro**................................ 196, 206 y 212

– Proyecto de ley por el que se autoriza al Poder Ejecutivo a establecer el reintegro de impuestos abonados en oportunidad de la compra de gasolina (nafta) por los permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro.

• Por moción del señor Senador Michelini, el Senado resuelve postergar la discusión particular hasta el día de mañana.

7) y **11) Sesión extraordinaria**........... 206 y 229

• Por moción del señor Senador Rosadilla, el Senado resuelve reunirse en forma extraordinaria el jueves 24 de octubre, a la hora 9 y 30, a efectos de informarse de los asuntos entrados y considerar los proyectos relativos al subsidio por maternidad y por paternidad para trabajadores de la actividad privada y a la jubilación parcial compatible con el desempeño de servicios de la misma afiliación.

• Por moción del señor Senador Michelini, se agrega a ese Orden del Día la discusión particular del proyecto de ley por el que se autoriza el reintegro de impuestos para el servicio de automóviles con taxímetro, los restantes puntos a considerar en la presente sesión y la venia para designar al futuro Presidente del Directorio de Ancap.

12) Llamado a Sala al señor Ministro de Industria, Energía y Minería, ingeniero Roberto Kreimerman........................... 229

• Por moción de los señores Senadores Bordaberry y Heber, el Senado resuelve convocarlo en régimen de Comisión General, en fecha a determinar.

13) Levantamiento de la sesión.................. 230

---

1) TEXTO DE LA CITACIÓN

«Montevideo, 22 de octubre de 2013.

La CÁMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria mañana miércoles 23 de octubre, a la hora 9:30, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

Discusión general y particular de los siguientes proyectos de ley:

1.º) por el que se autoriza al Poder Ejecutivo a establecer el reintegro de impuestos abonados en oportunidad de la compra de gasolina (nafta), por los permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro.
Carp. n.º 1211/2013 – Rep. n.º 930/2013

2.º) por el que se aprueba el Protocolo de Integración Educativa y Reconocimiento de Certificados, Títulos y Estudios de Nivel Primario/Fundamental/Básico y Medio/Secundario entre los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados, suscrito en la ciudad de San Juan, República Argentina, el 2 de agosto de 2010.
Carp. n.º 959/2012 – Rep. n.º 924/2013

3.º) por el que se aprueba el Acuerdo de Cooperación en Materia de Cultura, Ciencia y Educación entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Croacia, suscrito en Montevideo, el 18 de abril de 2007.
Carp. n.º 1076/2012 – Rep. n.º 925/2013

4.º) Informes de la Comisión de Asuntos Administrativos relacionados con la solicitud de venia remitida por el Poder Ejecutivo, a fin de destituir de su cargo:

– a un funcionario del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. (Plazo constitucional vence el 10 de noviembre de 2013).
Carp. n.º 1293/2013 – Rep. n.º 928/2013

– a tres funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas, Unidad Ejecutora 007, "Dirección Nacional de Aduanas". (Plazo constitucional vence el 22 de diciembre de 2013).
Carp. n.º 1311/2013 – Rep. n.º 929/2013

Gustavo Sánchez Piñeiro
Secretario

Hugo Rodríguez Filippini
Secretario».

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Abreu**, **Agazzi**, **Amorín**, **Antognazza**, **Baráibar**, **Bordaberry**, **Chiruchi**, **Couriel**, **Da Rosa**, **Gallinal**, **Gallo Imperiale**, **Heber**, **Lacalle Herrera**, **Larrañaga**, **Lescano**, **López Goldaracena**, **Martínez**, **Michelini**, **Moreira (Carlos), Moreira (Constanza)**, **Morodo**, **Pasquet, Penadés, Rosadilla**, **Rubio**, **Saravia, Solari, Tajam** y **Topolansky**; a partir de las 12 horas, el señor Senador **Montiel**; y de las 13 horas, el señor Senador **Clavijo**.

FALTAN: con licencia, los señores Senadores **Conde**, **Lorier**, **Nin Novoa** y **Viera**; el señor Senador **Tajam**, a partir de las 12 horas; y el señor Senador **Rosadilla**, a partir de las 13 horas; y con aviso, el señor Senador **Malaquina**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 34 minutos).

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- “La Cámara de Representantes remite aprobados los siguientes proyectos de ley:

- por el que se establecen modificaciones al subsidio por maternidad, se instaura un subsidio por paternidad para trabajadores de la actividad privada y se regula un subsidio para cuidados del recién nacido con reducción de la jornada laboral.

–A LA COMISIÓN DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL.

- por el que se extiende hasta el 30 de diciembre de 2013 el plazo previsto en el artículo 1.º de la Ley n.º 19.059, de 4 de enero de 2013, en la redacción dada por el artículo único de la Ley n.º 19.070, de 18 de abril de 2013, sobre exoneraciones fiscales a las instituciones de asistencia médica colectiva.

–A LA COMISIÓN DE HACIENDA”.

4) INASISTENCIAS ANTERIORES

SEÑOR PRESIDENTE.- Dando cumplimiento a lo que establece el artículo 53 del Reglamento de la Cámara de Senadores, dese cuenta de las inasistencias a las anteriores convocatorias.

(Se da de las siguientes:)

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- En la sesión extraordinaria del 22 de octubre no se registraron inasistencias.

5) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACIÓN DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una solicitud de licencia.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Hugo Rodríguez Filippini).- “Montevideo, 22 de octubre de 2013.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Danilo Astori

De mi mayor consideración:

Por la presente y amparado en la Ley n.º 17.827, de 14 de setiembre de 2004, solicito al Cuerpo me conceda licencia por razones personales el día 23 hasta las 15 horas, así como los días 28 y 29 del corriente.

Solicito además se convoque al suplente respectivo.

Sin más, saludo atte.

Eduardo Lorier. Senador”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

–13 en 13. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

Se comunica que la señora Alicia Pintos ha presentado nota de desistimiento, informando que por esta vez no acepta la convocatoria a integrar el Cuerpo, por lo que queda convocado el señor Oscar López Goldaracena, a quien ya se ha tomado la promesa de estilo.

Léase otra solicitud de licencia.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Hugo Rodríguez Filippini).- "Montevideo, 22 de octubre de 2013.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Danilo Astori

De mi mayor consideración:

De acuerdo con lo establecido en la Ley n.º 17.827, de 14 de setiembre de 2004, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia el día miércoles 23 de octubre del corriente a partir de la hora 13.00, por motivos personales.

Sin más, lo saludo atentamente.

Luis Rosadilla. Senador".

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

–12 en 13. **Afirmativa**.

Se comunica que los señores Carlos Gamou, Pablo Álvarez, Javier Salsamendi y Juan Carlos Souza han presentado notas de desistimiento, informando que por esta vez no aceptan la convocatoria a integrar el Cuerpo, por lo que queda convocado el señor Hebert Clavijo, a quien ya se ha tomado la promesa de estilo.

6) SERVICIO DE AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en primer término del Orden del Día: "Proyecto de ley por el que se autoriza al Poder Ejecutivo a establecer el reintegro de impuestos abonados en oportunidad de la compra de gasolina (nafta) por los permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro. (Carp. n.º 1211/2013 – Rep. n.º 930/2013)".

(Antecedentes:)

Carp. n.º 1211/2013 - Rep. n.º 930/2013

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

Montevideo, 16 MAY 2013

Señor
Presidente de la
Asamblea General

El Poder Ejecutivo tiene el honor de remitir a ese Cuerpo el adjunto proyecto de ley relativo al reintegro de impuestos al vehiculo de taximetros

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Por el presente proyecto de ley se solicita autorización para reintegrar impuestos abonados, mediante la entrega de certificados de crédito, a los titulares de permisos para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro.

Como es de conocimiento general, la prestación de dicho servicio es una actividad privada de interés público cuyo cumplimiento debe ajustarse a las disposiciones establecidas por los gobiernos departamentales y cuya tarifa máxima es fijada por el Poder Ejecutivo al amparo de lo establecido en el literal b del articulo 1 del decreto ley 14791 del 8 de junio de 1978.

Mediante el sistema propuesto en el presente proyecto, se contribuye a que los permisarios puedan, sin repercusiones inmediatas en la ecuación de costos del servicio, renovar los vehículos afectados a la prestación del mismo, por aquellos más adecuados a dichos fines y en vistas a la futura utilización de gas natural como combustible.

El régimen proyectado basa su diseño en la diferencia de naturaleza y carga , que presentan los tributos que afectan a los diversos tipos de combustible involucrados, así como el diferente rendimiento por unidad de venta de cada uno, de forma tal que no tenga impacto en la hacienda pública, en los usuarios y los trabajadores del sector, es así que el monto y duración de los reintegros se calibra de forma tal que cada contribuyente permisario de taxímetro reciba una diferencia que se estima ocurre en caso de sustituir su unidad actual con motor a gas oil por otra nueva con motor a nafta.

Asimismo se establece, un régimen especial, prolongando en el tiempo el reintegro, que fomenta de la sustitución de los actuales vehículos por otros con motor combinado gasolina y electricidad, limitando el mismo a los primeros 200 vehículos, tratándose de un régimen promocional, se entiende conveniente fomentar la más pronta integración al mismo, limitando el plazo total de vigencia del mismo a los 72 meses.

Finalmente, a efectos de mantener un adecuado equilibrio entre el precio del servicio y los costos derivados de su prestación, se establece que el régimen promocional, no tendrá efectos en el momento de calcular las tarifas máximas del servicio, no teniendo por tanto consecuencias económicas inmediatas para los pasajeros, trabajadores del sector ni permisarios.

Saluda al Señor Presidente con su mayor consideración.

JOSE MUJICA
Presidente de la República

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a establecer el reintegro de impuestos abonados en oportunidad de la compra de gasolina (nafta) por los permisários para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro, en las condiciones establecidas en los artículos siguientes.

Artículo 2°.- Podrán recibir el reintegro los contribuyentes de la Dirección General Impositiva en su carácter de permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro, que se encuentren al día con sus obligaciones tributarias y de seguridad social y reglamentarias ante la correspondiente Intendencia Departamental, dentro de los siguientes límites: a) para vehículos con motor a gasolina (nafta): hasta mil litros de gasolina mensuales a los vehículos empadronados en el departamento de Montevideo, hasta setecientos litros de gasolina mensuales a los vehículos empadronados en los departamentos de Canelones y Maldonado, hasta 350 litros de gasolina mensuales a los vehículos empadronados en el resto de los departamentos; b) para vehículos con motor combinado gasolina y electricidad (híbrido), hasta trescientos treinta litros en todo el país.

Artículo 3°.- El reintegro será de $ 10 por litro y podrá ser recibido por los contribuyentes de la Dirección General Impositiva en su carácter de permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro, durante un máximo de 24 meses consecutivos contados a partir de la afectación al servicio de un vehículo nuevo con motor a gasolina (nafta), o con motor combinado gasolina y electricidad (híbrido), y no más allá de los primeros 200 vehículos nuevos con motor combinado gasolina y electricidad (híbrido), el reintegro se extenderá por hasta 60 meses.

En ningún caso, corresponderá el cobro del reintegro al amparo del presente régimen, más allá de transcurridos 72 meses de la promulgación de la presente ley.

Artículo 4°.- El monto del reintegro se ajustará en la misma oportunidad y en el mismo porcentaje que se ajuste el valor del Impuesto Específico Interno correspondiente a la primera enajenación a cualquier título de la Nafta Súper 95 S.P.

Artículo 5°.- Los reintegros establecidos que resulten de la aplicación de la presente ley, se harán efectivos mediante la emisión de certificados de crédito

contra la presentación de las facturas correspondientes y podrán ser imputados al pago de las obligaciones tributarias y de seguridad social.

Artículo 6°.- Lo dispuesto en la presente ley no tendrá efectos a fin del cálculo de las tarifas máximas, para el Servicio de Automóviles con Taxímetro, que se fijan al amparo de lo establecido en el literal b del artículo 1 del decreto ley 14791 del 8 de junio de 1978.

Disposición citada

Decreto ley Nº 14.791,
de 8 de junio de 1978

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo actuando con el Ministerio de Economía y Finanzas y, en su caso, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, podrá, siempre que lo estimare necesario o conveniente:

a) Establecer la nómina de los bienes y de los servicios de la actividad privada cuyos precios serán regulados administrativamente;

b) Regular los precios de los bienes y de los servicios a que se refiere el apartado anterior;

c) Vigilar el funcionamiento del mecanismo del mercado respecto de los bienes y de los servicios cuyos precios se regulan por la oferta y la demanda, investigando los elementos que limiten la libre concurrencia;

d) Adoptar las pertinentes medidas correctivas tendientes a evitar la acción de los elementos limitantes aludidos en el literal c);

e) Dictar normas referentes a ingresos y, en particular, formular las categorías laborales y regular las remuneraciones de los trabajadores de la actividad privada.

"CÁMARA DE SENADORES

Comisión de Hacienda

ACTA n.° 102

En Montevideo, el día jueves diecisiete de octubre de dos mil trece, a la hora diez y quince minutos se reúne la Comisión de Hacienda de la Cámara de Senadores.

Asisten sus miembros señores Senadores Sergio Abreu, José Amorín, Alberto Couriel, Antonio Gallicchio, Luis A. Heber, Héctor Lescano, Enrique Rubio y Héctor Tajam.

Falta con aviso el señor Senador Francisco Gallinal, quien remite nota justificando su inasistencia.

Concurren por haber solicitado audiencia: por Zonas Francas del Interior, señor Intendente de Florida Carlos Enciso Christiansen, señor Luis Calachi de Zona Franca Florida S.A., señor Marcelo Fregenal de Cym S.A. (usuaria de Zona Franca Florida), doctor Basanta de Lideral S.A. (explotadora de Zona Franca Libertad), señor Robert Trombotti de Centerway S.A. (usuaria de Zona Franca Libertad); por los trabajadores de las Zonas Francas del Interior, señor José Figueredo, trabajador de Newfranc S.A. (usuaria de Zona Franca Florida); señor Mirtho Robaina, trabajador de Zona Franca Florida S.A.; señor Andrés Pistón, trabajador de Porto Calares S.A. (usuaria de Zona Franca Florida), señora Magdalena Deamicis, trabajadora de Zona Franca Florida S.A., señor Pablo Torres, trabajador de Centerway S.A. (usuaria de Zona Franca Libertad), señor Gerardo Luzarco, trabajador de Pinacor S.A. (usuaria de Zona Franca Libertad).

Preside el señor Senador José Amorín, Vicepresidente de la Comisión.

Actúan en Secretaría la señora Dinorah Amato, Secretaria de la Comisión y la señora Alicia Hackenbruch, Prosecretaria.

Abierto el acto se procede a la toma de la versión taquigráfica, cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido n.° 2443/2013 que forma parte de la presente Acta.

Asuntos considerados:

1) Servicio de automóviles con taxímetro. Reintegro de impuestos. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo (Carpeta n.° 1211/2013 – Distribuido n.° 2098/2013).

En consideración:

Se votan en bloque: artículos 1.° a 6.°: 6 en 6. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Se designa miembro informante al señor Senador Rafael Michelini quien lo hará en forma verbal.

2) Zonas Económicas Especiales. Se modifica el régimen legal de Zonas Francas (Ley n.° 15.921, de 17 de diciembre de 1987). Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo (Carpeta n.° 1282/2013 – Distribuido n.° 2255/2013).

Ingresan a Sala los representantes de Zonas Francas del Interior quienes brindan su opinión sobre el proyecto de ley a estudio, concretamente sobre el artículo 23 del citado proyecto, del cual hacen entrega de una redacción alternativa que es repartida entre los señores Senadores miembros.

Luego de que se retiran, ingresan a Sala los representantes de los trabajadores de las Zonas Francas del Interior, quienes exponen sobre el contenido del proyecto de ley, fundamentalmente sobre el alcance de los artículos 11, 23, 26, 27, 29 y 30.

A la hora once y cincuenta y un minutos se levanta la sesión.

Para constancia se labra la presente Acta que firman el señor Vicepresidente y la señora Secretaria de la Comisión.

José Amorín, Vicepresidente; **Dinorah Amato,** Secretaria".

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el proyecto.

(Se lee).

–En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: la Comisión de Hacienda me ha conferido el honor de informar este proyecto de ley que teníamos en carpeta desde hace unos cuantos meses y que el tratamiento de la Rendición de Cuentas –que por razones obvias insume el tiempo y la energía de la Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda– había demorado su análisis y discusión.

El proyecto de ley que nos ocupa, que fue votado por unanimidad en la Comisión y que contó con el buen ánimo y la buena disposición de sus integrantes, mereció el asesoramiento del Ministerio de Economía y Finanzas y la opinión de los trabajadores y empresarios del taxímetro en lo que a su análisis se refiere.

Todos sabemos que hemos ido cambiando nuestra matriz energética a los efectos de tener una mayor diversificación y que la suba de tal o cual combustible no produzca una gran variación. Esto mismo lo hemos hecho con la electricidad; recordemos que casi un 90 % de nuestra electricidad estaba en función de la energía hidráulica, por lo que cuando no llovía teníamos que acudir a la otra punta, a la más cara, al gasoil, al diésel, o a comprar a la Argentina. Pero nuestra matriz energética tiene hoy una diversificación, que incluso será mayor en el año 2016; hasta se va a poder exportar.

Asimismo, tenemos una fuente de energía, la eólica, en la que se están haciendo importantes inversiones y que va a representar un porcentaje de más del 20 % de nuestra matriz energética. Entre otras cosas, esta energía va a servir para regular en mejor forma todas las represas del río Negro; esto es que cuando haya suficiente viento se podrá mejorar el manejo de las aguas de nuestras represas.

Por otro lado, la reconvertidora y el enganche con Brasil nos van a permitir tener precios más ajustados. A diferencia de lo que ocurre con Argentina, el Gobierno está negociando una situación que permita, cuando haya necesidad, comprar energía eléctrica a Brasil del mismo modo que la compran los estados de dicho país. Si bien esto es muy importante, más lo será el hecho de que con la reconvertidora se va a poder vender energía a ese país, sobre todo cuando tengamos mucha agua y energía eólica. A esto hay que agregar el tema de la regasificadora y la generadora de gas, que pensamos tener en el año 2016 en Puntas de Sayago.

Eso pasa a nivel de la electricidad, pero todos sabemos que más del 60 % de nuestra energía es en base a combustible y, por tanto, diversificar este último va a ser muy importante. Nosotros teníamos una sobreproducción de naftas o gasolinas y un consumo mayor de diésel, con la consiguiente necesidad de importación. Para generar este último teníamos que importar más petróleo, generando así excedentes de gasolina que después colocábamos en el mercado internacional a precios muy bajos. Y si el diésel no lo generábamos nosotros, lo teníamos que importar, pero como en la región la importación de este producto es escasa, había que traerlo de fuera de la zona, lo cual implicaba un costo adicional.

Hoy empezamos a revertir la situación, procurando el pasaje a nafta de los vehículos a gasoil, y preparando lo que podría ser el futuro del Uruguay utilizando el gas como combustible. Si a esto le agregamos la posibilidad de que nuestra plataforma marítima nos provea de gas barato, reconvertir nuestro parque automotor a este combustible será una tarea de suma importancia.

Todos sabemos que existe gas en nuestro país, pero el problema que tenemos es si va a ser económicamente posible tenerlo en este tiempo. A futuro, el gas de la plataforma continental va a ser económicamente extraíble, pero puede ser que ello ocurra no ahora sino dentro de diez o veinte años. Todos sabemos también que el petróleo y el gas se acaban, y en la medida en que suba el precio de este *commodity*, eso va a permitir que se genere un nivel económico adecuado para que sea extraíble. La inversión no es menor: estamos hablando de US$ 2.000:000.000, y naturalmente la inversión deberá ser pagada con la venta de ese combustible.

Esta es nuestra situación energética, a la que hemos dado respuestas con medidas macro, pero también debemos hacerlo con soluciones a nivel micro. Concretamente, una de ellas es que todo el parque automotor de taxímetros que utilizan gasoil como combustible se reconvierta a nafta, lo que se ha venido logrando al igualar el precio del gasoil con el de la nafta en las estaciones de servicio. Eso trajo como consecuencia que lo que sucedía hace quince o veinte años con los autos particulares –que era como una marca registrada, casi una viveza criolla, como se suele decir–, en el sentido de que por US$ 2.000 o US$ 3.000 más se podía acceder a un vehículo a gasoil con un nivel de independencia y de rendimiento en kilómetros superior que uno a nafta, ahora ya no suceda. El auto a gasoil sale más caro y el combustible que utiliza cuesta lo mismo que el del auto a nafta. Quizás se tenga la ventaja de que mecánicamente el motor diésel es superior, entra menos a taller y su rendimiento es un poco mayor por kilómetro que el de nafta, pero, salvo esas pequeñas diferencias, todo el parque automotor a diésel privado se ha ido pasando al de nafta.

En cuanto a los taxímetros, naturalmente que el hecho de que el precio del diésel estuviera alto implicaba que muchos comenzaran a utilizar vehículos a nafta. ¿Qué ocurría? Por un lado, que los tacheros –como se los llama– valoran mucho el hecho de que la rectificación del motor del vehículo a diésel dure más, hasta un 50 % más que el naftero en algunos casos; y, por otro, que existía toda una cultura en torno al vehículo a diésel –de talleres y de los propios taxistas, ya fueran dueños o choferes– que era difícil dejar. Asimismo, el precio del litro de diésel no era estímulo suficiente para que todo el parque automotor se convirtiera a nafta; si bien muchos lo han hecho, todavía quedan algunos que no.

El proyecto de ley que tenemos a consideración intenta entonces dar un empuje adicional –aunque sabemos que la matriz energética entre diésel y nafta se ha ido equilibrando–, partiendo de la base de que tener un parque automotor de vehículos a nafta es una buena razón para que, a partir de la regasificadora o si en el futuro se logra extraer gas de la plataforma continental, esos nafteros se conviertan a gas. Esto representaría una inversión muy pequeña; prácticamente no se realizaría ninguna modificación al parque automotor y se abarataría notoriamente la tarifa del taxi. Si se compara con lo que sucede en los países hermanos latinoamericanos, nuestro país tiene la tarifa de transporte más cara, porque ellos tienen petróleo y nosotros no. Obviamente que la tarifa que tiene el parque automotor de taxímetros –aunque la

comparemos con los ómnibus– es relativamente barata, pero no para los bolsillos de los ciudadanos.

El proyecto de ley apunta a convertir todo el parque automotor de taxímetros de diésel a nafta y que ello sea la plataforma para habilitar la conversión a gas ni bien se pueda contar con él como combustible.

No hay que olvidarse, señor Presidente, de que la regasificadora la estamos haciendo con nuestro propio esfuerzo y que los niveles de consumo para pagarla tienen que ser importantes. De lo contrario, el subsidio del Estado tendrá que ser aún mayor. Es mejor que paguen la regasificadora los que consumen ese combustible en lugar de que el Estado tenga que subsidiar para culminar la obra. En quince o veinte años, si tenemos un consumo de gas superior, la regasificadora se irá pagando sola, con un subsidio que irá bajando.

Todo esto implica elementos macro y elementos micro. Es muy distinto si consumimos cuatro millones de metros cúbicos diarios que si consumimos siete u ocho millones; en este caso, la regasificadora empieza a pagarse sola. La pagan los propios consumidores y no se recarga a ciudadanos que no consumen gas. Se trata de que quien usa la tarifa eléctrica pague un porcentaje de lo que en el futuro será la generadora de electricidad por gas, y que esta pague lo que le corresponda del consumo de la regasificadora. Eso está bien, pero que una persona que no tiene vehículo –existiendo el parque automotor de los taxímetros para generar una cultura sobre el gas en los vehículos, y también el de los privados– tenga que pagar por un volumen que no le corresponde, no parece lógico.

El proyecto de ley consta de seis artículos. En el primero de ellos se plantea quiénes pueden ser los titulares del beneficio.

En el segundo artículo se expresa cuánto se dará, en litros de nafta, a aquellos vehículos con taxímetro en Montevideo, a los de Canelones y Maldonado, y a los del resto del país. Aquí se ha hecho una diferencia de acuerdo con un estudio que se realizó con respecto a dichos mercados y, por supuesto, también se hace una diferencia con los vehículos combinados a gasolina y electricidad.

El artículo 3.º marca el reintegro de $ 10 por litro "durante un máximo de 24 meses consecutivos", lo que es muy importante si pensamos que es algo que se va a terminar graduando por el equilibrio que se viene registrando entre el gasoil y la nafta. El monto del reintegro se ajustará, de acuerdo con el artículo 4.º, "en el mismo porcentaje que se ajuste el valor del Impuesto Específico Interno correspondiente a la primera enajenación a cualquier título de la Nafta Súper 95 S.P.".

Por supuesto, para diluirlo en el tiempo y que no pese en las arcas del Estado, se harán certificados de crédito "contra la presentación de las facturas correspondientes y podrán ser imputados al pago de las obligaciones tributarias y de seguridad social", tal como expresa el artículo 5.º. Es decir que no damos dinero, sino certificados para el pago de las obligaciones que los propios dueños de taxímetros tienen. No hay que olvidar que, de acuerdo con el artículo 2.º, este beneficio será para los permisarios "que se encuentren al día con sus obligaciones tributarias y de seguridad social y reglamentarias ante la correspondiente Intendencia Departamental".

O sea que vamos a lo macro de la matriz energética, vamos a lo micro, damos un beneficio, ofrecemos un estímulo, pero "si tú no estás al día con tus obligaciones tributarias, estás fuera". Esta es una regla de oro; debe haber una gran diferencia entre estar en la formalidad y caer en la informalidad. Cabe aclarar que no solo los trabajadores estaban en la informalidad, aunque al día de hoy –¡por suerte!– el porcentaje de formalidad es muy alto y seguiremos trabajando para ello.

La gran mayoría de los que estaban en la informalidad eran evasores de impuestos, pero a partir de la reforma tributaria, de la acción y de la reestructura de la DGI –que profundizaron los Gobiernos frenteamplistas, tanto el de Tabaré Vázquez como el de Mujica, pero que ya venía de dos o tres años anteriores, desde el Gobierno del Presidente Batlle– se ha podido ayudar en esa lucha. Con la reforma tributaria hubo estímulos para lograr la formalidad; también los hubo con los beneficios de las leyes sociales para conseguir el mismo objetivo, y se dieron beneficios de todo tipo para los trabajadores, sumado una DGI, un BPS y una Aduana duros con la informalidad. Naturalmente, hay proyectos de ley que recuperan ese espíritu diciendo "todo esto está bien, pero primero están las obligaciones tributarias; lo primero es estar al día". Ese es el sentido de solidaridad que debemos tener todos los ciudadanos para con el resto de la sociedad, por los planes de emergencia, el pago de los maestros y de los profesores, los aportes a la Universidad, a los hospitales públicos, a las nuevas escuelas, etcétera, ya que todo eso se solventa con los impuestos y con una cultura de pago. En Uruguay los impuestos son altos, es cierto, pero hay que seguir pagándolos y debemos ser muy exigentes para que lo que se le devuelva al ciudadano sea todavía mucho más de lo que hoy se le reintegra. Esa es la tarea de todos: reintegrar al ciudadano por lo que está pagando, pero mucho más de lo que le estamos dando ahora.

En el último artículo se expresa que este beneficio "no tendrá efectos a fin del cálculo de las tarifas máximas, para el Servicio de Automóviles con Taxímetro". No olvidemos que en Uruguay esta tarifa es

de las pocas fijadas por decreto, por el Estado. Lo que decimos es que no les estamos dando un dinero que les sacamos por otro lado, por lo que no tiene que afectar la tarifa del taxímetro.

Hay un último aspecto que me gustaría señalar. Alguien se preguntará, por ejemplo: "¿Y los que ya se pasaron a nafta?". Según este proyecto de ley, aquellos que ya se pasaron a nafta no reciben el reintegro. ¿Cuándo lo recibirán? Cuando realicen el nuevo cambio; en ese momento se otorgará el beneficio. Es decir que será para aquellos que pasaron de diésel a nafta o para quienes, teniendo nafta al día de hoy –es por única vez–, insisten en el tema; o sea que se dará en el correr de tres o cuatro años. Desconozco cómo es el cambio en el interior, porque hemos visto modelos de taxímetros con más antigüedad, pero en Montevideo, en el correr de cuatro o cinco años el parque automotor va a cambiar. Me refiero, sobre todo, al auto naftero que, reitero, tiene menos fuerza y duración que el gasolero. Creo que, por lo menos en el mercado montevideano, en cuatro o cinco años este beneficio será recibido por todos.

Reitero que esta iniciativa fue votada en la Comisión por unanimidad.

No tengo más para informar; espero no haber aburrido al Cuerpo y ojalá este proyecto de ley cuente también con la unanimidad del Senado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Saludamos la presencia de alumnos y docentes de 6.º año de la Escuela n.º 43 de Rocha, a quienes les agradecemos mucho la visita.

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Señor Presidente: la Bancada del Partido Colorado solicita un cuarto intermedio de treinta minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota:)

–25 en 26. **Afirmativa.**

El Senado pasa a cuarto intermedio por treinta minutos.

(Así se hace. Es la hora 9 y 57 minutos).

(Vueltos a Sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Es la hora 10 y 34 minutos).

SEÑOR GALLINAL.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR GALLINAL.- Señor Presidente: adelanto que votaremos afirmativamente el proyecto de ley, más allá de algunas observaciones que tenemos para realizarle y que irán aportando los distintos integrantes de nuestra Bancada.

En primer lugar, quiero señalar que en Uruguay, en el transcurso de los últimos quince años, se ha producido un cambio importante en el parque automotor, como consecuencia de los cambios que simultáneamente se han realizado en los gravámenes que pesan sobre los combustibles y en el costo de las distintas alternativas de combustibles que tiene el país. Era un cambio que se imponía, era una realidad que pedía a gritos una modificación porque, como es sabido, de un barril de petróleo se puede extraer determinada cantidad de naftas y de gasoil que la tecnología no puede alterar y esas cantidades son mayores en naftas que en gasoil.

Uruguay tenía un parque automotor con una gran demanda de gasoil y ello significaba que se produjeran excesos de nafta; los depósitos de reserva de combustibles no daban abasto para ir acumulando todo lo que iba surgiendo de la refinería de La Teja. Debido a ello, Uruguay se veía en la necesidad de exportar combustible. Como es sabido, Uruguay exporta combustible y naftas y lo hace a precios ridículos, que muchas veces están en el orden de la tercera parte del valor de comercialización en plaza. Tan así es, que recuerdo claramente una sesión del Senado en la que el señor Senador Gargano hizo un planteamiento de fondo sobre este tema, cuestionando la actitud de la Ancap de aquellos tiempos por exportar la nafta a tan bajos costos, cuando el precio que se le cobraba al consumidor uruguayo era tres veces superior. La explicación era muy sencilla: teníamos exceso de nafta y ese precio estaba fijado en función de la demanda que se recibía, básicamente, de las naciones vecinas, que eran las de destino.

A raíz de esa situación, se decidió –creo que con buen criterio– ir modificando el parque automotor, reduciendo la importación de vehículos a gasoil, poniéndoles más limitaciones a esa importación, y aumentándoles los impuestos, incentivando o impulsando al consumidor a adquirir vehículos a nafta, de manera de ir compensando ese desequilibrio que se producía.

Hay otro factor que influyó en esta situación y es que la calidad del gasoil que se produce en Uruguay,

aunque ha mejorado en el transcurso de los últimos tiempos, es muy mala. El contenido de azufre es exagerado, lo que daña los motores y perjudica el medioambiente, por lo que se hizo más fácil impulsar a nuestros compatriotas –a los ciudadanos que viven en el país– a buscar automóviles a nafta.

Cuando nos encontramos con este proyecto de ley, cuya filosofía responde precisamente a ese concepto, sabemos que hay elementos que justifican los incentivos que aquí se establecen para inducir también a los taximetristas a incorporarse al sistema de vehículos a nafta, y eventualmente en un futuro, al de vehículos híbridos, que funcionen por combinación a gasolina, electricidad o gas.

En la Comisión de Hacienda tuvimos la oportunidad de recibir al señor Ministro de Economía y Finanzas, quien nos explicó largamente los fundamentos del proyecto de ley. También tuvimos oportunidad de recibir a la gremial de taximetristas de Montevideo –si no me equivoco, CPATU– y a las gremiales de taximetristas del interior del país. Y aquí llegamos al tema más complicado que tiene el proyecto de ley, el más arbitrario, aquel al que intentamos, de alguna manera, buscar una solución. ¿Por qué? Porque como habrán podido apreciar los integrantes del Cuerpo, el subsidio que se otorga, el reintegro, es diferente para el departamento de Montevideo, que es clase A, para los departamentos de Canelones y Maldonado, que serían clase B, y para los departamentos del resto del país, que serían clase C. Los departamentos clase A recibirían hasta 1.000 litros de gasolina mensuales –de reintegro, por supuesto–, los de clase B –que son Canelones y Maldonado– hasta 700 litros de gasolina mensuales y los de clase C –que son los restantes del país– hasta 350 litros mensuales. Uno se pregunta: ¿es justa una diferenciación de esta naturaleza? ¿Es justo que el reintegro para un taximetrista de Montevideo sea el equivalente a mil litros mensuales y para uno del interior del país sea de trescientos cincuenta?

Obviamente, nosotros planteamos este tema al señor Ministro en la Comisión y recabamos también la opinión de las gremiales involucradas.

Es oportuno recordar la respuesta del señor Ministro, porque de sus expresiones se desprende que puede haber un margen de acción para el Senado, pues dijo que destinaban una bolsa de dinero con el propósito de llevar adelante la práctica de subsidios para facilitar la reconversión –el pasaje de vehículos que funcionan con gasoil hacia las distintas modalidades existentes– y que es el Senado de la República el que está en condiciones de distribuirla. Es decir, si entiende que es justo y correcto que se mantengan los mil litros para Montevideo, setecientos para Canelones y Maldonado y trescientos cincuenta para el resto del interior, que así los deje; por el contrario, si considera que es necesario hacer modificaciones –que siempre tendrán un margen de arbitrariedad–, podrá hacerlas, pero partiendo de la base de que es una bolsa de dinero y no se puede aumentar la cantidad para otorgar subsidios de estas características.

En la Bancada de Senadores del Partido Nacional tuvimos oportunidad de recibir a las gremiales, tanto a la de Montevideo como a las del interior del país. Obviamente, las gremiales del interior plantearon la necesidad de que se les aumentara la cantidad de litros. Expusieron muchas razones, pero recuerdo particularmente una muy importante, que a juicio de ellos –en mi opinión, es un argumento muy criterioso– marca la diferencia entre los taximetristas del interior y de Montevideo: cuando un taximetrista del interior realiza un viaje, en la mayoría de los casos el retorno lo hace sin pasajeros, lo que no sucede generalmente en Montevideo.

Es verdad que el señor Ministro aportó tablas y elementos objetivos en función de los cuales se estableció esa distribución de mil, setecientos y trescientos cincuenta litros, pero las gremiales del interior planteaban que –en base a ese criterio–, si se medían los kilómetros de regreso en viajes que incluso pueden ser más largos que en Montevideo, se podría comprobar que las distancias recorridas por los taxímetros del interior no son tanto menos que las recorridas por los taxímetros de la capital. Obviamente, es una variable que habría que considerar.

Por tanto, si bien ya hemos realizado un cuarto intermedio, como imagino que en este caso no nos estamos rigiendo por lo dispuesto en el artículo 229 de la Constitución de la República, cuando culmine la discusión del proyecto de ley, volveremos a solicitar otro cuarto intermedio, porque queremos proponer algún criterio que haga más justa la distribución entre las distintas categorías, es decir, la de Montevideo, la de Canelones y Maldonado y la del resto del interior del país.

Sabemos que en todos los casos siempre hay un margen, una zona gris de arbitrariedad, pero estamos totalmente de acuerdo en buscar soluciones de estas características, más allá de que tenemos algunas interrogantes –hace un momento me las expresaba el señor Senador Saravia con muy buen criterio, porque conoce el tema y lo ha planteado en otras oportunidades– respecto de si efectivamente la mejor solución a futuro para los taxímetros es que los autos no funcionen con gasoil. Sin duda que es una buena solución para el parque automotor uruguayo; sin duda, a los efectos del consumo, sería muy conveniente ir corrigiendo esas diferencias que existen entre las naftas y el gasoil, pero, ¿es bueno para el servicio de taxímetros, como nos lo expresaba el señor Senador Saravia –quien seguramente hará su planteo en Sala–, que

cambie a un tipo de automóvil cuyo rendimiento en el tiempo tiene límites exageradamente más cortos que los que funcionan a gasoil? ¿Esa sería verdaderamente una solución para el futuro? ¿No será que luego nos veremos en la necesidad de aprobar nuevos proyectos de ley, con las mismas características, para que en pocos años se subsidie la necesidad de ir cambiando el vehículo? Está claro que una consecuencia ineludible del planteamiento que hace el señor Senador Saravia es que la frecuencia con que los taximetristas tendrán que cambiar su unidad, por funcionar con nafta, será mucho mayor que si los vehículos fueran a gasoil.

En definitiva, vamos a acompañar en general el proyecto de ley. Compartimos buena parte de los criterios que allí se establecen; sin embargo, llegado el momento, intentaremos alcanzar un entendimiento entre todas las Bancadas –si es que la Bancada mayoritaria se aviene a esa intención, dado que el señor Ministro de Economía dejó abierta la puerta por los argumentos que hemos explicado– para encontrar una solución que sea lo más justa posible, que seguramente es lo que todos pretendemos.

Muchas gracias.

7) SESIÓN EXTRAORDINARIA

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de una moción llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

SEÑOR SECRETARIO (Hugo Rodríguez Filippini).- “Mociono para que la Cámara de Senadores se reúna en sesión extraordinaria mañana jueves 24 de octubre, a la hora 9 y 30, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente Orden del Día: 1) Subsidio por maternidad. (Carpeta n.º 1356/2013. 2) Jubilación parcial. (Carpeta n.º 1348/2013”. (Firma el señor Senador Rosadilla).

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

–24 en 25. **Afirmativa.**

De esta manera, el Senado será convocado para el día de mañana en sesión extraordinaria a los efectos de tratar el Orden del Día del que se ha dado cuenta.

8) SERVICIO DE AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa la consideración del primer punto del Orden del Día.

SEÑOR AMORÍN.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR AMORÍN.- Señor Presidente: el señor Senador Gallinal ha explicado con claridad varios de los temas a los que me iba a referir.

Este es un proyecto de ley que, de alguna manera, otorga un incentivo a los propietarios de automóviles con taxímetros que pasan de funcionar con gasoil, a nafta. De este tema se viene hablando hace bastante tiempo. Hay mucha gente que ha tomado esa decisión pensando en los incentivos que se concederían después. Todos los que alguna vez hemos subido a un taxi o que andamos por la calle hemos visto las unidades con carteles que decían: “Sí al fideicomiso de la nafta”. Ese era, aparentemente, el acuerdo original.

Sin embargo, esa iniciativa, por algún motivo, no fue aprobada y ahora envían esta en sustitución de aquella.

Mediante este proyecto de ley se pretende conceder alguna ventaja a los propietarios de automóviles con taxímetros a nafta, que en principio tomaron esa opción, pero, de hecho, no se otorga a quienes ya hicieron el cambio. Muchos taximetristas que hablaron conmigo no tenían claro este aspecto, y me planteaban: “Yo ya hice el cambio a nafta. Cuando salga la ley empiezo a recibir $ 10.000 por mes”. Pues bien, no va a recibir $ 10.000 por mes, ni un crédito fiscal, porque con este proyecto no se contempla a quienes ya hicieron el cambio de gasoil a nafta –que es lo que ellos entendieron cuando hicieron el cambio–, sino a quienes lo van a hacer. Es más, esto no es para siempre, sino que ese beneficio se concederá una sola vez, por 24 meses. Es decir que el beneficio que van a tener quienes compren un automóvil para taxímetro a nafta, dependiendo del departamento en que trabajen, se reduce a cierto crédito fiscal por 24 meses, a partir del momento de la compra del auto. Para quienes ya lo tienen, ¡no! Para los que creyeron que venía el fideicomiso de la nafta y compraron, ¡no! Es para quienes hagan el cambio. Está bien, esa es la ley, pero tiene que quedar claro que es así.

El segundo tema es el que planteó el señor Senador Gallinal. De alguna manera el proyecto de ley presenta diferencias entre los taxímetros que operan en Montevideo, los que prestan servicios en Canelones y Maldonado y los que trabajan en el resto del

país. Los primeros van a tener un reintegro máximo de $ 10.000; los segundos, de $ 7.000; y los terceros, de $ 3.500. Cuando vinieron los representantes de los taximetristas del interior nos plantearon, obviamente, que les parecía una solución injusta.

(Murmullos en Sala).

–Por lo que estoy escuchando, señor Presidente, parece que hay posibilidad de un acuerdo. Si se está conversando sobre cambiar la escala, me parece muy bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al parecer, hay más de una sesión.

SEÑOR AMORÍN.- Si se está negociando en pos de lograr algo positivo, como cambiar esta escala, reitero que me parece muy bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Rogamos a los señores Senadores que presten atención al orador que está haciendo uso de la palabra.

Puede continuar el señor Senador Amorín.

SEÑOR AMORÍN.- Lo que quiero decir es lo siguiente. La cantidad de taxímetros en la capital es superior a la del interior. Por tanto, una pequeña baja en Montevideo puede estimular una mayor suba en el interior, porque, en el resto del país, los automóviles con taxímetros son menos.

La gente del interior, como explicó el señor Senador Gallinal, vino a plantear que, generalmente, trabajan con viajes de los que vuelven sin pasajero. Los llaman, salen de la plaza a buscar al cliente, lo llevan a algún lugar y vuelven a la parada con el taxi vacío. Eso es lo normal. Muchas veces son varios kilómetros porque viajan al interior de los departamentos y vuelven –reitero– con el taxi vacío.

En fin, me parece que el argumento es absolutamente válido.

También es justo reiterar lo que los representantes de las gremiales de automóviles con taxímetro en el interior nos dijeron: "Queremos que se nos mejoren las condiciones, pero si no se logra, voten igual, porque algo es algo. Son $ 3.500 contra nada".

De modo que votaré este proyecto de ley en forma afirmativa, pero me parece que si trabajáramos un poco podríamos lograr que fuera más justo. En realidad, en el Ministerio de Economía y Finanzas no se sabe cuánto va a costar esto. Es evidente: son estimaciones. Por lo que hablé con propietarios de taxímetros es probable que aquellos que cambiaron a nafta, con el entusiasmo de tener un beneficio, en el próximo cambio vuelvan a gasoil: consume menos y dura mucho más. "Si el beneficio es de $ 3.500, me quedo con el gasolero".

En mi opinión, el costo de esta renuncia fiscal va a ser mucho más bajo de lo que estima el Ministerio de Economía y Finanzas.

Es cuanto quería manifestar. Muchas gracias.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Acaba de ingresar a Sala el señor Senador Lacalle Herrera que estaba anotado antes.

Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Disculpe, señor Presidente, demoré un poco, pero estaba atento.

Señor Presidente: más allá del tema puntual que nos convoca, sobre el que el señor Senador Gallinal ha hecho una serie de consideraciones y seguramente hagamos una propuesta para mejorarlo, hago pie en el discurso fundado, largo y abarcativo sobre el tema energía realizado por el señor Senador Michelini. Él, que siempre hace informes muy exactos cuando le corresponde ser miembro informante, en lugar de enfocarse directamente en el episodio de los autos de alquiler y en lo que lo podía rodear con un criterio más restringido, hoy ha preferido ir a lo macro, realizando una exposición importante sobre el tema de energía en nuestro país.

Creo que viene a cuento hacer algunas consideraciones sobre este asunto tan llevado y traído en la historia del Uruguay. Recuerdo, señor Presidente, que en 1985, sentado en esta misma Banca, realizamos una interpelación al entonces Ministro de Economía y Finanzas, economista Ricardo Zerbino, en relación con el tema de los combustibles. Desde ese momento nos ha acompañado esta preocupación porque, dentro del tema energía, el de los combustibles es un capítulo muy especial, sobre el que en nuestro país no nos hemos animado a tomar decisiones profundas.

El costo del combustible es una de las limitantes del progreso; es uno de los rubros que más gravita en el costo país y en la competitividad. Quizás, no hemos tenido la determinación nacional de tomar decisiones profundas, sobre todo, a partir de dos leyes –me estoy refiriendo solamente al tema combustibles derivados del petróleo– que terminaron con el monopolio en nuestro país. En Uruguay no existe más el monopolio de Ancap, porque ha sido derogado por el tratado del Mercosur que habilita el libre tránsito de bienes, personas y servicios y, por tanto, también la importa-

ción de combustibles de cualquiera de los países del Mercosur. Esto no tiene discusión; es así.

Los señores Senadores recordarán que durante su Gobierno, el doctor Jorge Batlle envió dos proyectos de ley de urgente consideración. Apelo a la memoria de los señores Senadores, pero si no me equivoco, la segunda, establecía la libre competencia. Es decir que eliminaba los monopolios; que para establecerse, de acuerdo con la Constitución, requieren una votación especial de dos tercios, pero cuando son a favor de los Gobiernos departamentales, basta con la mayoría simple. Por ende, y como se usa en la interpretación legal, para derogarlos alcanza también con la mayoría simple. Pero si no fuera así, la ratificación legislativa del Mercosur tuvo una de las votaciones máximas a favor en la historia del Parlamento: fue aprobada por 97 Diputados en la Cámara de Representantes y por los treinta y un integrantes en la Cámara Alta.

Con esto quiero decir que desde 1991 –pero quizás más claramente desde el 2002, en el Gobierno del doctor Batlle– tenemos un marco que nos permitiría –apelo a una visión nacional del tema– empezar a intentar librarnos de este costo tremendo que tiene Ancap, que en el precio del combustible incorpora a ALUR y a las quince o veinte empresas privadas que tiene. Todo va al precio del combustible que, como todos sabemos, es esa variable económica de tanta importancia.

La discusión de "gasoil o nafta" es muy primitiva. Tendríamos que dejar que los precios fueran fijados por un mercado más abierto –es decir, con libre importación– y permitir, algún día –quizás estos dos últimos Gobiernos hubieran podido hacerlo–, que el insumo más esencial para la producción de todo tipo, que es el combustible, sea fuente de recursos. Aplicar impuestos al combustible implica aplicárselos a todas las actividades –a la del que pasea, a la del que transporta, a la del que prepara la tierra–, y todos sabemos cuánto incide eso en nuestra economía.

Perdimos la oportunidad de actuar en ese sentido, quizás por un temor –que de a poco se va disipando– a estar en contra del Estado o a que alguien fuera acusado de desdecirse. Ya se han desdicho tanto los integrantes del Gobierno –como muchas veces también nosotros hemos cambiado–, que me parece que eso ya no tiene que pesar. Además, se podría haber hecho gradualmente. Nadie pretende que se supriman los impuestos a los combustibles, que deben generar unos US$ 400:000.000 –tampoco es moco de pavo–, pero si en esa bonanza, en lugar de dedicarse millones para tantas cosas, se hubiera realizado un descenso gradual, en cinco, siete u ocho años, hoy habría una competitividad mayor y no tendríamos a la industria, al agro y a los servicios protestando por los costos. El del combustible es uno de los grandes temas.

No pretendo mostrar versación con estas intervenciones, pero como no tendré mucho más que un año para hablar en estos ámbitos, quiero ir dejando sentadas ciertas opiniones con respecto a temas a los que hemos dedicado cariño, interés nacional, preocupación e imaginación, y que si bien no prosperaron para nosotros sigue siendo un orgullo haberlos pensado y volver a plantearlos. Son temas que volverán a plantearse y tendremos que aceptarlos más temprano que tarde para dar al país un alivio en sus costos de producción.

La energía de origen hídrico es –como decía bien el señor Senador Michelini– la principal fuente de generación de nuestro país. Tenemos nuestras represas y la que compartimos con los vecinos de la República Argentina.

Estas represas son las inversiones más grandes que ha hecho el país y admiten, mediante técnicas recientemente experimentadas, modificaciones que propusimos en el año 2010 y que los Ministerios, Salto Grande y UTE no han querido aceptar. Muy bien, están en su derecho. De todas maneras, quiero dejar sentado aquí –porque no todos los señores Senadores quieren enterarse de lo que decimos en la Media Hora Previa, ni de los planteos que hacemos– que propusimos a UTE que pensara, estudiara y averiguara sobre la sustitución de los álabes de acero por los de carbono –la gran fibra y el material de todas las cosas modernas, como aviones, barcos, etcétera– que, por ser más liviano y girar con menos presión del agua, permite lograr una mejora de hasta un 20 % en la producción de energía de una represa. Los señores Senadores han visitado las represas y habrán visto que hay grandes tubos donde están insertos los álabes; el agua pasa bien abajo, donde hay más presión, y mueve esos artefactos enormes. Es interesantísimo verlo.

En las represas de Palmar y de Rincón del Bonete podríamos haber hecho los estudios, pero ahí quedó la idea. Por lo tanto, en mi alegato de bien probado –que es el último escrito de un juicio– quiero ir escribiendo, para que se sepa, las cosas que hemos incorporado al país –no al Gobierno del Frente Amplio, al del Partido Colorado ni al del Partido Nacional sino, reitero, al país–, porque esa es nuestra manera de actuar.

Creo que en esos aspectos a los que me he referido hemos perdido también una oportunidad importante. Se puede avanzar en ellos; esperemos la buena voluntad del Gobierno en ese sentido.

Se ha hablado aquí del gas, de la regasificadora y de todo el proyecto que está en marcha para instalar una embarcación que convierte en gas lo que viene líquido, y el país se hace, de esa manera, de un combustible ecológicamente menos agresivo, más barato, etcétera.

Precisamente, en cuanto al tema del gas, tuvimos el gusto de empezar –aprovechando una donación de US$ 1:000.000 del Gobierno español– los estudios para hacer el gasoducto que une el Uruguay con la República Argentina. Se llevaron a cabo los estudios, se hizo el gasoducto, pero supongo que hoy se ha convertido en un "cucarachoducto" porque no sé qué pasará por ahí, quizás nada; en un "ratonducto" me acota el señor Senador Moreira, que por ser de Colonia sabe más que yo de eso. Es una lástima, porque no hay duda de que era una idea de complementación en materia energética, ya que iba a venir gas de la Argentina. ¡Es claro! ¡Nos olvidamos de que no podemos confiar en ella! Fíjense que Chile –país que está pegado a la Argentina– está trayendo gas licuado del otro extremo del océano Pacífico porque no puede confiar en la canilla del lado argentino, debido a que la abren y la cierran el día que quieren, haya compromiso o no. Todos sabemos cuál es la conducta errática, no confiable de nuestros vecinos que tanto perjudican a la política general de nuestro país.

El tema de la regasificadora ha evolucionado con gran rapidez en el Gobierno, pero los señores Senadores son testigos de que hay distintas observaciones sobre ese proyecto, partiendo ya de lo que tiene que ver con su ubicación. Mi estimado amigo, el señor Senador Lescano, me ilustraba hoy acerca del tema de la ubicación, ya que asistió a una jornada muy interesante –bastante caliente– sobre este tema, donde se explicaba que no se podía colocar más lejos eso que es una bomba del tamaño de varias veces la de Hiroshima; que debía amurarse en la escollera y que es muy cara.

En la adjudicación de GDF Suez también hemos visto una cantidad de detalles sobre los que la gente se pregunta y que nosotros preguntamos, no por picardía sino por nuestro deber de exigir que se arroje luz sobre determinadas aspectos.

Aquí estamos ante un negocio importantísimo –el más grande– que hay que analizar desde dos puntos de vista: el del negocio, la negociación, la adjudicación en sí, y el del funcionamiento eventual de este sistema de gasificación del gas licuado.

En cuanto a cómo se ha llevado adelante todo esto, hay cuestionamientos de informes que no se tuvieron en cuenta, de cuál es la compañía que va a firmar –no es GDF Suez, sino una subsidiaria– y de la garantía soberana –esto parece increíble– que Uruguay da a esa compañía para contraer deuda. Estamos frente a lo que se ha dado en llamar "Pluna 2", pues nos encontramos de nuevo ante la circunstancia en que el país da garantía a una empresa de este tipo.

Creo que no debemos dejar de lado a los ambientalistas, aunque también es cierto que hay que mirarlos con cierta perspectiva porque si fuera por ellos todavía andaríamos a caballo y usaríamos arados de madera. No quiero ser augur, pero creo que el asunto de la regasificadora recién empieza y que va a tener más vueltas que una oreja. ¿Por qué? Porque hay muchas cosas que la gente se cuestiona y de las que nos haremos eco si vemos que hay sustancia para hacerlo.

Ahora bien, supongamos que se instala la regasificadora y empieza a trabajar. Uruguay tiene una capacidad de consumo de algo así como un tercio; estoy hablando en conceptos grandes, tal vez no sea exactamente esa cantidad, pero por supuesto excede su capacidad de consumo. En ese caso el gasoducto vuelve a servir para algo; en lugar de venir a nuestro país se utiliza para transportar el gas hacia Argentina para satisfacer las necesidades de ese país, que ha tenido una política energética completamente negativa, impidiendo la investigación y la exploración. Los precios no dan y luego de haber nacionalizado YPF, ahora los argentinos caen en las manos de Chevron que, creo, tiene nada menos que al compañero Rockefeller como uno de sus principales accionistas. En este escenario, Argentina es cliente, pero hay que preguntarse hasta cuándo.

Paralelamente a la fotografía de la situación energética argentina –que es terrible– está la perspectiva del campo gasífero, que responde al poco atractivo nombre de Vaca Muerta. Como dicen en campaña, cuando el viento viene del lado de la vaca muerta, el olor es feo. Bromas aparte, parece que Argentina está en condiciones de convertirse en uno de los principales productores de gas del mundo. No hay dudas de que nacieron parados. Ese es un hecho. Entonces, yo pregunto qué se dice desde la prospectiva, del análisis hacia adelante o –como se dice ahora– de los modelos cuando Argentina tenga gas de sobra y Uruguay también. Esto sucedería en tres, cuatro o cinco años más.

En definitiva, uno se hace estos cuestionamientos en cuanto a este tema de la regasificación que, por el monto de las inversiones y la transformación de la matriz energética, es muy bueno e importante en lo inmediato.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Termino de redondear el concepto sobre el gas y le concedo la interrupción, señor Senador.

Estas son las preguntas que surgen de este plan que todos desearíamos que fuera bien tramitado; y que la prospectiva nos dijera que esa enorme cantidad de gas no solamente va a servir para bajar los costos en el Uruguay, sino además para exportar, esto es, tener un ingreso, hecho que sin duda sería fantástico y muy bienvenido.

Quiero redondear la idea recomendando la lectura del artículo del doctor Carlos Maggi –un hombre muy inteligente, patriota, que mira las cosas desde el punto de vista nacional– sobre este tema publicado el domingo pasado en el diario *El País,* en el que hace algunas advertencias que yo no echaría en saco roto, porque no se trata de un experimento de prende y apaga, pues en esto una vez que uno se embarca es difícil volver atrás. Es importante lo que señala el doctor Maggi que, en síntesis, dice que estando disponible ese gas –como se prevé en los planes, que deseamos que se cumplan–, todo lo que se ha hecho en energías eólica y solar no sirve para nada, porque es más cara aunque más limpia que la otra. Ahí nos encontramos con otro cuello de botella que es interesante analizar y tener en cuenta.

Con mucho gusto concedo la interrupción que me ha solicitado el señor Senador Michelini.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: la pregunta que se hace el señor Senador y ex-Presidente Lacalle Herrera me la he hecho mil veces, sobre todo estando de gira y recorriendo kilómetros y kilómetros.

Me pregunto si toda la inversión que se está haciendo en energía –eólica, solar y la regasificadora– que terminamos pagando los uruguayos de una forma o de otra, y si el gas que hay en la plataforma continental existe en abundancia, no implican que terminemos pagando por dos el tema de la energía.

El señor Senador agrega un elemento sobre las potencialidades de Argentina. En realidad, tiene una dualidad en ese sentido, porque posee potencialidades y luego hace muchas cosas para que las inversiones no vengan. La potencialidad existe y en forma muy seria.

No hay que descuidar que Brasil sigue avanzando y que el día de mañana puede convertirse en un gran exportador de energía. Entonces, en 2016 nosotros, sin contar lo de la plataforma continental, posiblemente estaríamos exportando US$ 200:000.000 o US$ 300:000.00 a Brasil, pero si ese país se convierte en un gran exportador de energía no va a comprar energía a Uruguay.

Haciendo estas mismas reflexiones con el director de la DGI, contador Pablo Ferreri, me decía: "Lo que tú te planteas es que vamos a estar pagando quizás dos veces, pero que si tenemos gas en la plataforma continental, será como sacar el 5 de Oro". Quizás uno se compra una casa, pero si saca el 5 de Oro seguramente compra una más grande y vende esa otra. Entonces, habrá que analizar si la regasificadora es el elemento para regasificar y mandar gas al exterior. En lo personal, desconozco ese aspecto técnico.

Ahora bien, nosotros necesitamos energía hoy y a la vez enviar señales de que vamos a tener energía fluida y barata no solo para los consumidores sino también para las empresas. Si queremos seguir instalando empresas en el Uruguay con los múltiples mecanismos que hay –que siempre se deben perfeccionar; el Senador Lacalle Herrera puso algunos énfasis en los aspectos de inversiones–, necesitamos dar la señal de que vamos a tener energía. Esa señal debe ser clara en muchos aspectos; por ejemplo, en el sector de la minería no vendrían inversores si no estuvieran dadas las condiciones en lo que hace a la energía, y lo propio se puede decir para la industria de la soja –no me refiero a las plantaciones, pues conllevan el uso de tractores que utilizan energía producida por combustible–, en lo que tiene que ver con el desarrollo de los silos. Es decir, debemos dar una señal clara en cuanto a que no va a haber cortes –ya no los hay; se dio una circunstancia de ese tipo en 2005 y se pudo sortear– y a que tendremos energía fluida y barata. Tenemos que consumirla; si no podemos exportarla vía *commodity* –en barcos, con gas regasificado– a nuestros países vecinos o hermanos, debemos exportarla en productos, pues cualquier producción implica mano de obra y energía. Si hay energía barata, podremos construir productos, por ejemplo en el sector de la minería, dando algún salto adicional, haciendo procesos de industrialización mayor; o en el de las futuras instalaciones papeleras, proveyendo a las empresas de energía. Tener energía es algo muy importante; y si nos sacamos el 5 de Oro, tendremos que ver cómo pagamos parte de esa fiesta que hicimos, pero lo cierto es que prefiero estar en un escenario de abundancia y no en uno de escasez energética, en el que nadie nos mire porque no hay fluidez de energía a costo barato.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede proseguir el señor Senador Lacalle Herrera.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Retomo mi intervención para ir redondeando.

Bienvenidas sean las crisis de abundancia, pero también hay que tener en cuenta los costos de instalación, que se vuelven obsoletos e implican cifras

muy grandes. En lo personal, quisiera que hubiera estudios sobre el peor, el mediano y el mejor de los escenarios, para saber cómo moverme. El señor Senador Rubio me acota que esos estudios existen, así que un día de estos vamos a invitar al señor Ministro para que nos venga a informar. Realmente este tema nos tiene que entusiasmar a todos y también debemos ser prudentes, porque a veces más vale esperar un poco –y miren quién habla de esperar, yo que soy bastante ansioso– antes de tomar determinaciones.

Finalmente, para no entrar en una conferencia sobre energía para la que no estoy preparado, quiero señalar que el país se ha negado a sí mismo el ensayo acerca de energía nuclear, y creo que ese ha sido un grave error. Tenemos energía nuclear acá al lado, en Atucha, en Córdoba, en la provincia de Buenos Aires y en Angra dos Reis. No puedo resistirme a contarle a mis compañeros algunas de mis experiencias. Cuando me tocó visitar Canadá, un país con el que siempre –insisto– hay que tener las mejores relaciones –se trata de una gran potencia, un Estados Unidos sin colmillos, más amigable, con un desarrollo energético mucho más sabio, pues cuenta con diferentes fuentes, es decir, gas, petróleo, energía hidroeléctrica y nuclear–, nos ofrecieron como donación un reactor pequeño de la tecnología Candu que ellos han desarrollado. Supongo que después querrían que les compráramos algún reactor grande, pero nos pareció que servía porque en materia nuclear hay que ir despacio, con tiempo –estamos hablando del año 1993–, y se podía formar a la gente. La idea era instalarlo en Rincón del Bonete porque se necesitaba mucha agua para su enfriamiento –el agua ya estaba allí– y además estaba la red eléctrica, por lo que podíamos meter en la red todo lo que se produjera. Sin embargo, con esa especie de prevención hacia lo nuevo que tiene nuestro país y de entusiasmo para levantar banderas contra el avance –cuando lo hace otro, porque cuando lo hacen los del "palo", a veces son más generosos–, se armó flor de "batuque" en el Parlamento y finalmente se aprobó una ley –acá hacemos todo por ley– que prohibía la energía nuclear.

Es así la cosa, pero yo creo que el país no se puede permitir el lujo de no aprender primero; hay que mandar a la gente para que aprenda y tomarse el tiempo necesario, aunque sea por diez años. Se trata de la mejor energía, la más barata, la más limpia, y se puede controlar.

SEÑOR ROSADILLA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de conceder la interrupción, quiero decir que ha llegado a la Mesa una moción para prorrogar el término del que dispone el señor Senador Lacalle Herrera.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

–21 en 22. **Afirmativa.**

Puede interrumpir el señor Senador Rosadilla.

SEÑOR ROSADILLA.- Ya que el señor Senador ha traído el tema de la energía al debate, quiero decir que otros países muy prestigiosos, grandes potencias que han trabajado mucho en materia nuclear, como Alemania y Francia, han resuelto desarmar toda su estructura; Alemania acaba de decidir que lo va a hacer para el 2022 y Francia ya lo hizo antes. Es decir que las prevenciones en este tema no son solamente de quienes en algún momento nos opusimos aquí, en este país, sino que hay grandes naciones que, después de haber invertido muchas decenas de miles de millones de dólares, están tomando la decisión de desprenderse de esas plantas.

Muchas gracias, señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede proseguir el señor Senador Lacalle Herrera.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Me consta y le agradezco a mi estimado tocayo, el señor Senador Luis Rosadilla, por su aporte. Me parece que Alemania se equivoca, pero no soy yo quien va a instar a la señora Ángela Merkel, que algún voto más que yo tiene, lo que tiene que hacer. Allí tienen pánico de los verdes; los necesitan para las coaliciones y están aprisionados por la ecuación del gobierno parlamentario, que es muy linda, pero que a veces implica pagar un precio para tener mayorías. Yo creo que si Inglaterra, Estados Unidos y China siguen con esto, por algo será.

Para que no quedara rengo este pequeño recorrido por la energía y el Uruguay, quería decir que nosotros entendemos que, por lo menos, es necesario ir formando a los sabios, a los técnicos y a los científicos en materia nuclear; después veremos, pero no perdamos la oportunidad de hacerlo.

Es así que, señor Presidente, aprovechando el estribo que dio el señor Senador Michelini con su visión global sobre el tema energético, nos atrevimos a agregar a la sesión estos conceptos.

Volviendo al tema que nos ocupa, quiero decir que vamos a votar este proyecto. Hay un cuarto intermedio pedido y seguramente el señor Senador Gallinal propondrá luego alguna alternativa para determinado

punto del proyecto. De todas maneras, pienso que lo mejor sería empezar a importar combustible y que el Gobierno actual aproveche los múltiples recursos que le sobran y que malgasta en bajar el impuesto a los combustibles.

Muchas gracias, señor Presidente.

9) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACIÓN DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una solicitud de licencia.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Hugo Rodríguez Filippini).- "Montevideo, 23 de octubre de 2013.

Señor Presidente de la

Cámara de Senadores

Presente

De mi mayor consideración:

A través de la presente solicito al Cuerpo me conceda licencia el día jueves 24 de octubre, de acuerdo con el artículo 1.º, literal D), de la Ley n.º 17.827.

Sin otro particular, saludo al Presidente muy atentamente.

Danilo Astori. Presidente del Senado".

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

–18 en 19. **Afirmativa.**

Comunico al Cuerpo que en virtud de que estaré en uso de licencia el día 24 de octubre, pasará a ocupar la Presidencia del Senado la señora Senadora Lucía Topolansky. Oportunamente se convocará al suplente respectivo de la señora Senadora.

10) SERVICIO DE AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa la consideración del primer punto del Orden del Día.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MARTÍNEZ.- En realidad, tenemos más de un tema para considerar porque estamos discutiendo este proyecto de ley y, además, la política energética; pero bien, el intercambio de ideas siempre es bueno.

Antes que nada, quiero hacer unas aclaraciones técnicas, que no son divergencias con lo expresado. Cuando se procesa un barril de petróleo –o la unidad de volumen que se quiera tomar–, no se obtiene más nafta que gasoil, sino que, por el contrario, con el tipo de crudo que nos conviene importar desde el punto de vista económico y por el tipo de refinería que tenemos, de mediano grado de complejidad, se obtiene, en promedio, un 42 % de gasoil y un 30 % de nafta. Debido a la política de subvención general y global del gasoil que existía antes de 2005, la cuestión era que su consumo había crecido a márgenes muy superiores a la relación mencionada con respecto a las naftas. La relación no era 1,4 a 1, como se desprende de un 42 % contra un 30 %, sino que estaba a más del doble; el consumo de gasoil prácticamente triplicaba el de gasolinas, lo que generaba un desbalance en la producción. Y, como siempre –y lo repito, siempre–, al ser más caro importar gasoil que producirlo en el Uruguay, ello motivaba que, económicamente, a Ancap le conviniera más producir el gasoil faltante y exportar los excedentes de nafta.

Insisto en esto porque tiene una explicación que, en parte, fue comentada por el señor Senador Michelini. Toda la región tiene excedentes de gasolinas y es demandante de gasoil; por ende, debe importarlo, trayéndolo de zonas muy alejadas, con costos de transporte muy elevados. Por eso, importar gasoil siempre es más caro que refinarlo en el país. De todas formas, cuando uno mide los precios de paridad de importación, que se calculan con criterios internacionales, ve que en los últimos sesenta u ochenta meses de la historia del país, creo que solo cuatro meses muestran que resultaba más conveniente importar que producir en el Uruguay.

Si bien estamos abiertos al debate, me parece que en este tema de la importación de gasoil –o de cualquier combustible– para bajar su precio, hay mucho de folclore. Eso no es así, de ninguna manera. Si permitimos importar durante esos cuatro meses –de los últimos ochenta, reitero– en los que conviene importar algún combustible, se generan sobrecostos en los que se producen acá y se termina produciendo un aumento el resto de los meses. Hay que pensar y hacer las cuentas con ecuación país.

Vale la aclaración, porque no se trata de que se produzcan más naftas que gasoil, como se dijo, con el tipo de refinería que tenemos, sino que se produce más

gasoil; lo que sucede es que la segmentación del mercado de consumo hizo que fuera mucho mayor su consumo en virtud de ese subsidio cruzado general que se hacía al bajar el precio del gasoil. De ahí, entonces, la aplicación que hicimos de una política tendiente a ir subiendo gradualmente el precio del gasoil, generando, como contrapartida, devoluciones impositivas a los sectores productivos, cosa que, es cierto, no tenía el taxi. En buena medida, este proyecto de ley se justifica porque desde este sector se quejaban de no tener ningún tipo de subsidio, mientras que los transportistas, los productores agrícolas, etcétera, tenían devoluciones por la vía impositiva, siempre con un máximo que iba en función del tipo de actividad productiva o de transporte. Estos diferentes topes de devolución se explican en que, por ejemplo, en la estructura de costos de un productor arrocero, el gasoil influye en un 25 % o 30 %, mientras que en la de un productor agropecuario de ganadería extensiva, esta influencia es de aproximadamente un 6 %. En definitiva, no es lo mismo y, por lo tanto, tampoco son las mismas las medidas que se toman para la devolución impositiva para unos que para otros, sea a través de rebajar el Imeba o con descuentos, con topes, del total de IVA a deducir.

SEÑOR HEBER.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MARTÍNEZ.- Esta política dio sus frutos y hoy el consumo se está acercando mucho a lo que realmente se produce, lo cual genera grandes ahorros. Es claro que si uno realmente puede colocar en el mercado todo lo que produce sin ocasionar desbalances en la exportación o importación de algún producto, genera ahorros. Recuerdo que en momentos en que me desempeñaba como Presidente de Ancap se había calculado que el ahorro que el país iba a tener cuando se lograra equilibrar la demanda con el consumo era de US$ 30:000.000 anuales. Este es un dato que importa mucho.

Este proyecto de ley, que hará que una parte de los taxímetros se pasen a nafta, va a ayudar a equilibrar producción con consumo y, por lo tanto, a mejorar la cuenta país.

Antes de hablar del precio de las naftas exportables, le concedo con mucho gusto la interrupción al señor Senador Heber.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: como siempre lo hago, he venido escuchando con mucha atención la opinión de todos los señores Senadores, pero en especial la del señor Senador Martínez, porque fue Presidente de Ancap y Ministro de Industria, Energía y Minería. Indudablemente, él estuvo en una posición privilegiada y pudo tener los números y analizar la situación.

Más allá de discutir si existe o no monopolio –que era lo que planteaba el señor Senador Lacalle Herrera–, el señor Senador Martínez, en su razonamiento, afirmó que ahora hay una mejor ecuación porque se ha “desdieselizado” el parque automotor. Frente a esto, uno se pregunta: ¿esto es una virtud? ¿Para quién? Para Ancap, que refina el petróleo. Entonces, hay una ecuación para la nafta y otra para el gasoil; existía un excedente de naftas que, si no me equivoco, teníamos que colocar en Paraguay –entre otros lugares–, porque había una situación monopólica en la que Ancap refinaba. Por lo tanto, el país se adecua a una realidad de Ancap y no Ancap a la situación del país. No sé si me explico con el razonamiento que estoy haciendo.

Me parece que el señor Senador Martínez basa su razonamiento posicionado en Ancap, diciendo que esto es muy bueno porque Ancap tiene que refinar el petróleo. Pregunto: ¿es bueno? Sí, porque da trabajo. Está bien, da trabajo, pero todo el país se tiene que adecuar a esa realidad; diría que el Uruguay se “ancapiza”. ¿Por qué? Porque hay una ecuación a atender, debido a que resulta conveniente refinar, pero existe una situación de excedentes. Si bien no estoy en contra de Ancap –reitero: no lo estoy–, me gustaría que el Ente tuviera números reales, porque compite dentro del Mercosur. Me gustaría que existiera competencia, porque eso ayuda a las empresas estatales, tal como sucedió con el Banco de Seguros del Estado y como puede ocurrir con la telefonía celular, donde la competencia es positiva y mejora, y no hay subsidios cruzados ni encubiertos.

Entonces, siguiendo la línea de razonamiento del señor Senador Martínez en el sentido de que esto es bueno porque cumple con la ecuación de producción de Ancap, debo decir que no estoy muy seguro de que sea así. Es bueno porque se consumen más naftas y porque a Ancap –que es una empresa del Estado, no es el país– le tienen que cerrar las cuentas.

Reitero el concepto: me da la sensación de que el país está al servicio de la empresa y no la empresa al servicio del país, y quisiera que el señor Senador Martínez realice algún razonamiento que me demuestre que estoy equivocado en mi reflexión.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Señor Presidente: con mucho gusto le voy a responder al señor Senador Heber; es muy sencillo.

Ancap disminuye costos y, como tiene una paramétrica en la que el margen de ganancia es fijo –es un porcentaje muy pequeño, al que luego me referiré–, todo ahorro redunda en menor costo de los combustibles. Por lo tanto, todos los uruguayos nos beneficiamos si a Ancap le dan mejor los números. Entonces, si logramos reducir los costos, esos US$ 30:000.000 de ahorro –que en este momento no sé si es esa la cifra, porque ello depende del precio internacional del crudo, que influye aproximadamente un 60 % en el precio final de los combustibles– van en la paramétrica y, por lo tanto, ayudan a tener un menor precio de los combustibles. Lo que es mejor para Ancap lo es para el país, porque la paramétrica está calculada de tal forma que el margen es porcentualmente fijo. Si se logra reducir los costos, se reduce el precio final.

Es bueno mirar las páginas de la Ursea y observar la evolución global de los precios de los combustibles, fundamentalmente lo que tiene que ver con los precios de paridad de importación que, reitero, se calculan en base a criterios internacionales y excluyen el tema impuestos. De lo que se trata es de saber qué es lo que más conviene frente a una misma situación y comparar el costo de importar con el precio de producción en el país. Si bien es cierto que en algunos combustibles estamos mucho mejor y en el caso del gasoil, en promedio, estamos por arriba, sucede que globalmente, en costos totales, al país le conviene producir y no importar. Y vuelvo a decir que en buena medida ello es así porque los costos de transporte, sobre todo en la importación, siempre hacen que, en cualquier lugar del mundo, sea mucho más conveniente producir y refinar antes que importar.

En virtud de la referencia que hizo el señor Senador Gallinal a la calidad del gasoil, quiero aclarar que, por suerte, la planta de desulfurización solucionó el problema técnico que tuvo, y hace alrededor de un mes comenzó a expedir gasoil con 50 partes de azufre por millón. Recuerdo a los señores Senadores que esa fue, precisamente, una de las primeras cosas que empecé a promover apenas asumí la Presidencia de Ancap, luego de que me visitaran técnicos del Ente –amigos míos de la época en que me desempeñaba como funcionario– y me plantearan que el país estaba produciendo un gasoil que no servía para los motores que se estaban fabricando. A modo de ejemplo, vale señalar que los motores Euro III exigen, como máximo, un contenido de azufre de 500 partes por millón, mientras que los Euro IV requieren 50 partes por millón. En ese entonces, el país producía gasoil con un contenido de azufre de entre 4.000 y 6.000 partes por millón, según el tipo de crudo que se comprara. Cuando comprábamos un Bonny Light de Nigeria –lo que hacíamos a veces– se bajaba a 2.500 partes por millón pero, por lo general, tanto el gasoil como las naftas tenían un altísimo contenido de azufre.

Hoy, gracias a la inversión y al proceso que comenzó en 2005 al prever el gasto y el presupuesto para el proyecto de Ingeniería Básica que se realizó en 2006 y fue licitado ese mismo año, y cuya construcción comenzó más adelante y culminó hace unos meses, el país produce un gasoil con 50 partes de azufre por millón. Si algún día tuviéramos que bajar a 30 partes por millón, la misma planta podría reprocesarlo, si bien es cierto que en esas condiciones bajaría la capacidad de producción de gasoil; y la misma sería menor si buscáramos llegar a las 10 partes por millón, que es lo que requieren los motores Euro V y Euro VI en los que algunos países están avanzando.

SEÑOR HEBER.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR HEBER.- En lo personal, sigo escuchando los argumentos pero, lamentablemente, de las cosas que afirman algunos señores Senadores del oficialismo no tenemos datos fidedignos.

Tengo en mi poder información publicada por el diario *El Observador* a fines de 2012, que no fue desmentida por Ancap ni por el titular del Ministerio de Industria, Energía y Minería. Me gustaría contar con la actualización de datos para 2013, pero desafortunadamente no cuento con ella; quizás por la vía de un llamado al señor Ministro en régimen de Comisión General –moción que procuramos llevar adelante con el señor Senador Bordaberry–, podamos contar con información fidedigna al respecto.

Con referencia al tema de la nafta, el señor Senador Martínez –que no sé si me está escuchando, pero sería bueno que lo hiciera porque es sobre su intervención que voy a hablar– dice que ahorramos mucha plata. Por mi parte, vuelvo a preguntar: ¿ahorra Ancap, o ahorra el país? Esa es la pregunta que quiero que se me conteste. En lo personal, me parece que el señor Senador Martínez confunde o, mejor dicho, "ancapiza" el país.

Los datos que seguidamente voy a mencionar no son oficiales, pero sí fueron publicados, reitero, por el diario *El Observador*. El precio del litro de nafta en Argentina es de US$ 0,84; en Chile, de US$ 0,60; en Paraguay, de US$ 1,52; en Brasil, de US$ 1,62, y en Uruguay, de US$ 1,88. ¡El precio de nuestro país es el más alto! Entonces, ¿dónde está el beneficio? En cuanto al gasoil, el precio por litro en Argentina es de US$ 1,05; en Chile, de US$ 1,29; en Paraguay, de US$ 1,30, y en Uruguay, de US$ 1,80.

Me gustaría que el señor Senador Martínez, como ex-Ministro de Industria, Energía y Minería, y como ex-Presidente de Ancap, me diera una explicación sobre todos estos datos periodísticos publicados en 2012 que han trascendido y que, repito, no fueron desmentidos.

¡El gasoil especial que mencionaba recién el señor Senador Martínez, cuesta $ 49 el litro! ¡Comprarlo va a ser totalmente prohibitivo!

Reitero: me gustaría que el señor Senador tratara de convencerme, no solamente a mí, sino a mucha gente que probablemente esté escuchando, acerca de dónde está el beneficio. El beneficio para Ancap está claro, porque después vemos que se agranda, se ramifica, abre empresas –cumpliendo cometidos que, a nuestro juicio, no forman parte de la Carta Orgánica del Ente– y termina haciendo plantaciones y dedicándose a los fertilizantes; es más, quizás termine engordando ganado. ¿Por qué? Porque los números tienen que cerrar. ¡Pero el combustible que pagamos los uruguayos es el más caro de la región! Quisiera que el señor Senador Martínez, como ex-Ministro de Industria, Energía y Minería, y como ex-Presidente de Ancap, me convenciera de que estoy equivocado; de que pagando el combustible más caro de la región, ganamos; de que eso es mejor para el Uruguay, y de que en estas condiciones somos más competitivos.

Solicité la interrupción al señor Senador con el objeto de volver a centrar la discusión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede proseguir el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Señor Presidente: me parece que el señor Senador Heber no me escuchó cuando mencioné que para calcular los precios de paridad de importación –que es la forma de comparar los combustibles en China, Afganistán, Islas Maldivas, Uruguay y Estados Unidos– no se considera el componente de impuestos, debido a que hay que comparar en condiciones de igualdad. Obviamente, la carga impositiva en el Uruguay sigue siendo promedialmente más alta que en algunos países. Dejemos de lado el tema de Argentina que, como todos sabemos, subsidia el combustible en forma importante. La pregunta que debemos hacernos –porque si no, no entendemos nada– es la siguiente: ¿qué es más barato: elaborar o importar? Eso es lo que mide los precios de paridad de importación.

Vuelvo a decir que la Ursea calcula el precio con criterios internacionales –es lo mismo en Timor Oriental, en Uruguay o en cualquier otro país del mundo–, lo que muestra que en el Uruguay existe cierta paridad, e incluso que en el caso de algunos combustibles resulta un poco más ventajoso –promedialmente hablando– refinar que importar. ¿Quedó claro? De no ser así, tal vez el problema sea que soy muy malo explicando.

SEÑOR TAJAM.- Está claro, lo que pasa es que no entienden.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Quién no entiende? ¿Usted entiende y nosotros no? ¡No diga tonterías!

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con todo respeto, no creo que no se entienda, sino que hay un problema de visión ideológica...

(Intervención del señor Senador Heber que no se escucha).

(Dialogados).

–Perdón, estoy en el uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mantengamos el orden en Sala.

(Campana de orden).

–Señores Senadores, esta no es manera de discutir.

Mantengamos el orden en Sala.

Continúa en el uso de la palabra el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Señor Presidente: obviamente, cada uno de nosotros trae su carga ideológica; por eso hice referencia a aspectos técnicos. Los precios de paridad de importación constituyen una forma internacional de calcular y comparar los precios, y permiten verificar qué conviene más al país: si importar o refinar. Eso es lo que se mide.

Ahora bien, si se habla también de los impuestos o de las políticas de subsidio empleadas en Argentina, Bolivia, Ecuador, Venezuela y otros países, obviamente vamos a tener un precio más alto, porque en ese caso hay otros componentes, fundamentalmente que son productores y pueden subsidiar. En realidad, finalmente importar costaría lo mismo –o quizás más–, porque si se importó se tiene la misma carga impositiva que producido acá. Es lo que intento explicar como dato técnico, sin ingresar en el aspecto ideológico.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Lo hemos entendido, señor Senador.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Muy bien, muchas gracias.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR RUBIO.- Señor Presidente: fuimos citados para considerar el reintegro de impuestos para el servicio de automóviles con taxímetro. Ese es el tema que se supone que estamos considerando. Sin embargo, hemos derivado en una discusión más general –a la que tal vez pueda haber dado pie el informe inicial del señor Senador Michelini– que se ha ido expandiendo demasiado.

Realmente creo que el tema de la energía es muy importante y, a la vez, complejo, y con respecto al cual se han producido muchos cambios. Podría afirmar que al respecto el Gobierno tiene un caudal enorme de información, de planes y de escenarios. En el intercambio que ha existido entre algunas Bancadas hemos dicho que estamos dispuestos a votar un llamado a Sala al señor Ministro de Industria, Energía y Minería en régimen de Comisión General, para que podamos profundizar en el tema. Creemos que no hay nada peor que verse obligado –por el Orden del Día y demás– a considerar de manera fragmentada un tema complejo, porque así no se arriba a conclusiones en profundidad. Hay muchas cosas en juego, y creemos que corresponde tener un debate amplio e informado, con acuerdos o sin ellos, aquí en el Senado.

Por lo tanto, a modo de exhortación y de camino, propongo que nos aboquemos al tema que tenemos en consideración y luego, en otra oportunidad –en la Comisión General– profundicemos sobre el tema de la energía y sus distintos proyectos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Estoy totalmente de acuerdo. Vamos a acompañar el llamado en régimen de Comisión General y en esa instancia seguiremos discutiendo sobre el fondo de este tema.

De todos modos, quisiera realizar algunas aclaraciones.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Simplemente quiero dejar constancia de lo siguiente. Sin perjuicio de que vamos a impulsar una Comisión General, nosotros hablamos de los temas que nos parecen correctos. ¡No vamos a admitir que se nos diga cuál es el tema del que podemos hablar! Hace demasiados años que el Partido Nacional está aquí siendo minoría, como para que se nos diga que estamos fuera de tema cuando no es así. El Parlamento posee esa condición de tener tiempo para realizar este tipo de análisis, de manera que, reitero, no vamos a admitir que se nos diga de qué podemos hablar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Brevemente, voy a agregar algunas aclaraciones.

El gasoil de bajo contenido de azufre –que importamos mientras no estaba operativa la planta de desulfurización–, ciertamente era más caro pues venía de Argelia y de Estados Unidos, y su importación fue promovida por mí, justamente para dar solución a los productores rurales que tenían maquinaria con motores Euro III, así como también a los propietarios de muchos autos particulares. Ese gasoil aún hoy está en el mercado, pero ya no va a ser necesario importarlo porque ahora todo el gasoil va a tener 50 partes por millón. En la medida en que se acumulen los volúmenes suficientes como para “stockear”, saldrá directamente al mercado el gasoil de bajo contenido de azufre producido por Ancap. Por lo tanto, reitero, todo el gasoil va a tener 50 partes por millón y se venderá al mismo precio.

Otra aclaración. Siempre he reconocido que como dirigente sindical sostenía que las naftas se “regalaban” al exportarlas. Es cierto que en algún momento se vendieron relativamente baratas, pero en mi afirmación había un gran error de concepción. Cuando se exportan, no exportamos impuestos y hay que deducir los gastos logísticos, que son importantes. Los señores Senadores saben que la incidencia directa del crudo en la estructura de costo del combustible es de un 60 %; los costos de Ancap constituyen un 10 % o 12 %; los costos logísticos representan más del 15 %, y el resto corresponde a impuestos. Cuando se exporta un producto, hay que deducir los costos logísticos y los impuestos.

Insisto: como dirigente sindical llegué a decir que exportábamos la nafta a la tercera parte de su precio, pero no es así.

Debemos recordar, también, que el peso de los impuestos es mayor en las naftas que en el gasoil. En aquellas épocas la exportación de nafta era significativa, pero ahora es muy limitada porque el consu-

mo se ha acercado a lo que produce la refinería y, en parte por ese motivo, hay un ahorro. Es cierto que a veces se exportaba a un precio menor de lo que se hubiera vendido en el mercado local, pero en general los precios eran muy parecidos sacando los componentes de impuestos y de logística. Un caso diferente es el de algunos segmentos de nafta que produce la refinería, que constituyen excesos puntuales; estamos hablando de naftas petroquímicas o aromáticos que no conviene procesar, sino vender.

Por otra parte, quiero decir que me sumo a la preocupación del señor Senador Lacalle Herrera por la potenciación del aprovechamiento hidráulico. Aunque el incremento de producción es poco –estamos hablando de un crecimiento del 10 % global–, Uruguay tiene tres vertientes para aprovechar el potencial hidráulico en su totalidad: por un lado, las microturbinas, aunque lamentablemente no ha habido ofertas en las licitaciones que se han realizado; por otro, una quinta turbina de 42 megavatios en Rincón del Bonete, donde sabemos que existe la capacidad y potencialidad para instalarla, por los caudales, etcétera; y, por último, el cambio de álabes, que sí haría posible un incremento aunque no creo que de un 20 %. Las tres cosas están siendo estudiadas por UTE –existen proyectos– y todas implican obras civiles e hidráulicas importantes. Hay que elegir los momentos. Podemos consultar más en detalle en qué está todo esto, porque la última vez que pregunté fue hace por lo menos un año y medio. De todos modos, sé bien que el tema se estaba estudiando. Francamente, me parece bueno comentarlo, dado que el señor Senador Lacalle Herrera planteó una preocupación que es muy válida.

En cuanto al tema de la planta regasificadora, hay varios aspectos que me gustaría comentar, tanto en lo que respecta a las no sé cuántas bombas atómicas de que se ha hablado, como en lo referente a la ubicación y a la experiencia en esta materia; pero sobre todo esto hablaremos en la instancia en que venga el señor Ministro. Por lo pronto, puedo decir que estuve en la planta regasificadora de la ciudad de Barcelona, que está ubicada en el medio del puerto.

Quisiera referirme, por ejemplo, a la posibilidad de que se instale en Rocha –que es un tema que quizás algún día esté sobre la mesa, pero hay que discutir los tiempos–; a la necesidad de contar con una planta regasificadora para poder tener, en un período no mayor a tres años, un ciclo combinado de gas natural que dé energía firme y permita al Uruguay seguir creciendo en su desarrollo de energías renovables, pero teniendo siempre equipamientos de respaldo que aseguren el suministro en cualquier situación. Hoy la energía eólica y la solar son importantísimas, pero no siempre disponemos de ellas; del mismo modo, podemos decir que la energía hidráulica seguirá representando un porcentaje mayoritario de nuestra matriz de suministro, pero dependemos de las lluvias. Por eso, contar con una central de energía firme, como esta regasificadora que alimentará una planta generadora de ciclo combinado de gas natural de 500 megavatios, en los próximos cinco años –y seguramente con otra similar en los próximos quince años–, será más que importante. Además, tengamos en cuenta que esta regasificadora va a ser modular, por lo que se podrán agregar baterías de regasificación.

En fin, dejemos este tema para cuando venga el señor Ministro, dado que, como ya hemos informado, vamos a acompañar el llamado a Sala en régimen de Comisión General.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha llegado a la Mesa una moción en el sentido de que se prorrogue el término de que dispone el orador.

Se va a votar.

(Se vota:)

–17 en 19. **Afirmativa**.

Puede continuar el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Señor Presidente: para finalizar, quiero referirme, brevemente, a los yacimientos no convencionales de gas o de petróleo.

El descubrimiento de gas natural no convencional ha sido muy importante en Estados Unidos, país que en breve dejará de ser importador para convertirse en exportador de ese recurso. En realidad, se trata de un fenómeno que también se está dando en toda América Latina. Como ejemplo podemos mencionar los famosos yacimientos de Vaca Muerta, en Argentina, aunque, en mi opinión, van a pasar unos cuantos años antes de que comiencen a explotarse. En Uruguay se están explorando reservas en Pepe Núñez, en el norte de Durazno y en diversos lugares.

Ciertamente, todo esto trae otro debate muy interesante, que el señor Senador Bordaberry ha planteado varias veces y cuya importancia comparto. Me refiero al problema medioambiental que ocasiona la tecnología del *fracking* que, según se ha demostrado, potencia y genera movimientos sísmicos. Pero podemos estar tranquilos porque esto va a demorar muchísimo tiempo.

Lo cierto es que tendremos una regasificadora a la que vamos a poder agregarle módulos de regasificación como para alimentar nuestra demanda y poder venderle gas a Argentina, si así lo requiere. Tal vez me equivoque pero, en mi opinión, para que ese país

sea autosuficiente en gas natural –pensando en los picos de consumo– faltan no menos de diez años.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Gracias, señor Presidente.

El señor Senador Martínez hacía referencia a la preocupación sobre los procedimientos de *fracking*, que es la fractura hidráulica de la roca introduciendo aguas, cerámicas y químicos, primero en forma vertical y luego horizontal. Esta preocupación no es sobre las consecuencias que se den en este momento porque la técnica todavía no permite saber si son buenas o malas, pero parecería ser que hay algunos registros de aumento de actividad sísmica –eso se ha dado en Inglaterra– y ciertos problemas graves desde el punto de vista ambiental, sobre todo cuando se hace *fracking*; obviamente, uno no elige por dónde va a subir el gas, sino que este lo hace por donde encuentre lugar, y esto ha sucedido, por ejemplo, en Estados Unidos. Es por eso que hago el llamado de atención al Senado en cuanto a analizar el proyecto de ley que presentamos hace más de un año –que está en la Comisión de Medio Ambiente de esta Cámara–, el cual no prohíbe el *fracking* sino que propone que se haga lo que ya hace dos, tres o cuatro años han llevado adelante países como Francia, Rumania o la propia Gran Bretaña e, incluso, algunos estados, como Nueva Gales del Sur, en Australia: establecer una moratoria y crear una comisión de técnicos para que estudien el alcance que puede tener esta actividad. Creo que de aprobarse esa iniciativa –o, por lo menos, de analizarse–, vamos a estar adelantándonos a problemas que van a surgir muy pronto porque, por más que no se hayan dado permisos de explotación, se está haciendo prospección por parte de una empresa que se llama Schuepbach, que es del grupo Petrel, a la que se le prohibió desarrollar esa actividad en Nueva Gales del Sur. La prospección no está alcanzada por la moratoria, pero de aprobarse una estaríamos dando tranquilidad a quienes muy pronto van a empezar a levantar la bandera contra el *fracking*. Si aprobamos la moratoria ahora, creamos la Comisión y tenemos los recursos técnicos; y si la técnica del *fracking* no llega a ser ambientalmente agresiva y si no llega a provocar actividad sísmica, en el día de mañana podremos avanzar en esta actividad.

Hago el llamado de atención en especial a la Comisión de Medio Ambiente, que tiene este proyecto de ley para su consideración. Es más; en los últimos meses le he estado enviando información que se ha ido publicando, incluso directivas de la Unión Europea que sugieren este camino. Por un motivo de responsabilidad, obviamente, uno prefiere el camino de presentar un proyecto de ley solicitando la moratoria de la explotación –no de la prospección ni de la exploración; lo aclaro– y la conformación de una Comisión en la que también intervenga el Parlamento, de modo que todos tengamos la información a tiempo.

Gracias, señor Presidente; gracias, señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Para terminar mi exposición destaco que me parece muy importante estudiar este tema, que es uno de los tantos sobre los que se está hablando en el mundo y del que debemos tener toda la información posible.

Por otro lado, les comento que no solo en Inglaterra se han dado problemas desde el punto de vista ambiental, sino que también en Oklahoma se ha detectado el crecimiento de actividad sísmica producto de este procedimiento; no hubo nada que generara problemas que implicaran daños de bienes o de personas, pero sí un crecimiento de la actividad sísmica. Tengo muchas cosas más para decir, pero las expresaré cuando venga al Senado el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, en régimen de Comisión General.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR DA ROSA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR DA ROSA.- Señor Presidente: en realidad, me había anotado para hacer uso de la palabra con el fin de hacer algunas apreciaciones sobre este proyecto de ley, concretamente con relación al régimen de reintegro de impuestos a los automóviles con taxímetro, en los términos en que había planteado hoy el tema el señor Senador Gallinal.

El informe realizado por el señor miembro informante y, además, las apreciaciones, muy interesantes, que ha hecho el señor Senador Lacalle Herrera –con la experiencia de alguien que fue Presidente de la República y que, por tanto, maneja mucho estos temas, sobre todo los estratégicos, en lo que tiene que ver con una cuestión tan importante como la energía–, creo que han enriquecido el debate y han sido muy importantes, en particular frente a algo tan trascendente como lo que en este momento está en la consideración pública, que es la regasificadora. Además, también está en juego la estrategia del país, y para

nosotros este no es un tema de fácil solución porque se trata del dilema de país chico, de tener que decidir sobre una inversión tan grande y tan importante, condicionado por factores que no dependen solo de nosotros. El gran dilema es hasta dónde asumir la inversión y los riesgos que esto supone frente a un escenario regional sobre el cual nadie tiene certeza. ¿Qué va a pasar con Argentina? ¿Argentina nos va a comprar gas? ¿O no? Por otro lado, está el dilema de que el país necesita más energía si quiere crecer y tener más inversiones. Hace poco tuve una charla personal con don Carlos Maggi, quien me decía que una de las cosas dramáticas en el Uruguay es que teniendo el progreso que hemos logrado en el sector forestal y las industrias de las que hoy disponemos en materia de producción de celulosa, no podamos desarrollar la industria del papel porque no tenemos energía. Estos dilemas son existenciales para el país y el tema no es de fácil solución porque –repito– para un país chico como el nuestro, donde no sabemos qué va a pasar con el excedente de energía que vamos a producir, esto es, evidentemente, una cuestión compleja, profunda, que merece –me parece que con buen tino– una discusión con la presencia en el Senado, en régimen de Comisión General, del señor Ministro de Industria, Energía y Minería para analizar en profundidad todos estos temas y aspectos técnicos, de manera tal que tengamos la mayor disponibilidad de elementos de juicio y de información. Este es un tema trascendente, nacional, que supone, nada más ni nada menos, que la realización de una inversión cuantiosa y de consecuencias muy importantes para el futuro.

Otro aspecto que también comparto con lo que ha planteado el señor Senador Lacalle Herrera tiene que ver con la energía nuclear. En algún momento vamos a tener que discutir este tema. Uruguay tomó una decisión en su momento –me parece que absolutamente apresurada– en cuanto a prohibir el uso de la energía nuclear. Pero, en realidad, las razones por las cuales se prohibió el uso de esta energía tienen muy poca validez, porque a muy pocos kilómetros de la frontera uruguaya tenemos plantas nucleares de enorme potencial, de enormes dimensiones y con riesgos desde el punto de vista ambiental que no van a circunscribirse o a estar en función de los límites territoriales. El día que haya, desgraciadamente, algún accidente –quiera Dios que nunca ocurra– en una planta como las que están ubicadas en la Argentina, cerca del territorio uruguayo, eso no va a afectar solo a ese país. Entonces, creo que este tema de las posibilidades de desarrollo del país tenemos que discutirlo y examinarlo con madurez. Naturalmente, como país chico que somos, también tenemos que estudiarlo en función de nuestra realidad regional, integrados con la región y con nuestros dos grandes vecinos, que desde nuestro nacimiento como país están en los dramas existenciales cada vez que nos hemos planteado algún tema trascendente, resonante o de importancia estratégica de alto nivel para el futuro del país y para las generaciones venideras. Entonces, plantear el debate de este tema en régimen de Comisión General me parece algo altamente constructivo, positivo, y que va en línea con la importancia que tenemos que darle a estas cuestiones.

En cuanto al tema específico del proyecto de ley, quisiera simplemente sumar mis expresiones a lo que hoy expresó el señor Senador Gallinal. Creo que existe una desproporción demasiado grande entre el reintegro que se plantea para los vehículos con motor a nafta en Montevideo y lo que se establece para el resto del país, puesto que la capital, Canelones y Maldonado están notoriamente más contemplados en este tema. En cambio, para el resto del país, el hecho de establecer hasta 350 litros mensuales para los vehículos nos parece que representa, repito, una desproporción demasiado grande con relación a lo propuesto para Montevideo.

Quiero poner énfasis en ciertas razones que ya expuso en esta sesión el señor Senador Amorín Batlle, en cuanto a que el taxi en el interior muchas veces no cumple solo un recorrido entre los límites de una ciudad. Por supuesto, si comparamos los límites estrictamente urbanos de la ciudad de Montevideo con los de cualquier ciudad del interior, vemos que la desproporción es clarísima, pero si tenemos en cuenta que en muchos de esos departamentos del interior los taxis no solo hacen recorridos urbanos sino en todo el departamento, hay que considerar también que estamos hablando de realidades territoriales muy diferentes. Por ejemplo, Tacuarembó, que es mi departamento, tiene la característica de estar altamente despoblado, pero su extensión territorial es sumamente grande. Además, en la misma dirección de lo que sostenía hoy el señor Senador Gallinal, debo decir que, muchas veces, los vehículos con taxímetro tienen el problema del retorno vacío –generando mayores costos–, lo que sucede comúnmente en las ciudades del interior. Me parece que, en este sentido, es necesario buscar algún tipo de equilibrio.

Por otra parte, creo que hay otro aspecto a considerar en este asunto. Si uno recorre los departamentos del interior, por lo general observa que hay un nivel técnico de la flota bastante superior al que uno advierte, por ejemplo, en Montevideo. Y eso tiene una explicación, que es la de que en el interior los mercados, generalmente, son pequeños y por tal razón es preciso ser cuidadoso en la cantidad de permisos que se otorga. Esto se debe a que si se supera en forma desproporcionada el mercado existente, la consecuencia es la de una flota de muy mala calidad; obviamente, si todo el mundo obtiene permisos se pierde la proporción con respecto al mercado real, es decir, al número de pasajeros a transportar. Esa

realidad en Montevideo, me parece, no se percibe con la misma claridad, quizás porque aquí el mercado es mucho más grande. Precisamente, eso determina que, muchas veces, se advierta en Montevideo un nivel de calidad en la flota de automóviles con taxímetro bastante inferior a la que circula en las ciudades del interior. Por consiguiente, tampoco parece justo, en función del sacrificio que realizan, que quienes tienen limitado el número de permisos en sus departamentos se vean perjudicados en cuanto al monto de los márgenes de reintegro, que son mucho menores proporcionalmente. Aclaro que no estoy proponiendo que se aplique el mismo porcentaje de reintegro en todo el país, pero me parece que debería buscarse un mayor equilibrio –manteniendo las mismas proporciones–, a los efectos de no perjudicar a los empresarios del taxi de los departamentos del interior con respecto a quienes realizan esta actividad en Montevideo. Tal vez, si ajustáramos un poco los números se podría lograr una solución más justa.

Esto era lo que quería plantear, señor Presidente, sin perjuicio de valorar altamente lo que se ha conversado aquí sobre los temas generales de la energía. Sin dudas, se trata de un tema apasionante, que tiene que ver con la estrategia del país y que, naturalmente, merece la atención de todos, para informarnos, para participar y, naturalmente, para hacer del debate una oportunidad de reflexión sobre un asunto tan trascendente para cualquier país, como es el de la energía.

Muchas gracias.

SEÑOR ABREU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ABREU.- Señor Presidente: he escuchado con mucha atención todas las observaciones y reflexiones que se han hecho con respecto a este proyecto de ley. Asimismo, como miembro de la Comisión, he seguido la comparecencia de los distintos actores en esta materia, en particular, la del señor Ministro de Economía y Finanzas. En esa oportunidad, el señor Ministro dio a esta iniciativa un aspecto instrumental o, podríamos decir, de tránsito hacia determinada transformación de la utilización del combustible con el pasaje del gasoil a la nafta, por razones que ya se han explicado y que todos conocemos. En las exposiciones sobre esta iniciativa, se establece que el objetivo final está vinculado, precisamente, con la diversificación de la matriz energética. Esto quiere decir que no nos encontramos ante un tema exclusivamente instrumental, sino ante una diversificación de la matriz energética. Por esa razón, creo que no está fuera de lugar discutir este tema, más allá de que más adelante realicemos una sesión en régimen de Comisión General para tratarlo más profundamente. Sin dudas, al hablar de una diversificación de la matriz energética, estamos aludiendo en forma muy puntual al tema del gas, especialmente en lo que respecta a la forma en que puede ser producido. Se puede hablar del gas natural o del gas licuado; se puede tratar de un proceso a realizar para alcanzar, de alguna manera, un objetivo que todavía no hemos podido concretar, que es el de la autosuficiencia estructural del país en la generación de energía. Justamente, ese es el problema que tenemos. Cuando hacemos referencia a la energía nuclear, nadie dice que, en realidad, nuestro déficit energético, que es de aproximadamente 400 megavatios, se cubre con la importación de energía nuclear de la planta de Atucha, en Argentina. Quiere decir que actuamos en forma disimulada pero violatoria de las normas que nos hemos dado, incluso más allá de los análisis realizados en la Comisión que actuó en la Administración pasada, integrada para estudiar lo relativo a la energía nuclear. Está claro que el tema de la matriz energética tiene que ver, además, con la forma en que se inserta el país en esta materia. No alcanzó con que el Ministro de Economía y Finanzas haya expuesto sus preocupaciones que, lógicamente, están vinculadas en su mayor parte con la hacienda pública, con los ingresos y con el impacto que el uso de ese tipo de energía pueda causar en la recaudación y en las diferencias que puedan existir desde ese punto de vista entre el gasoil y la nafta. Por esa razón, se viene planteando el tema del fideicomiso y de una atención especial a los automóviles con taxímetro, que son los que prestan un servicio de transporte a la ciudadanía. Cabe destacar que no se ha incluido en esta iniciativa a los remises, por ejemplo, que hacen lo mismo e, incluso, desarrollan una actividad muy importante en el sector que se ubica en segundo lugar en el país como generador de ingresos, que es el del turismo.

Quizás aquí estemos viendo el tema en forma específica y, aunque obviamente la discusión está puesta en la puntualización del articulado, creo que debemos analizar cuál es realmente el objetivo nacional. Precisamente, ese objetivo nacional aparece en la exposición del Ministro como contradictorio. El señor Ministro dijo que el objetivo final –que es el que interpreta el proyecto– no es el de consolidar específicamente el pasaje a nafta, sino el de dar un paso relevante para que cuando esté disponible el gas como combustible alternativo al gasoil, los motores de los automotores aplicados a los taxímetros se encuentren en condiciones de costo adecuadas. Asimismo, afirmó que el Gobierno entiende relevante el proceso de diversificación de la matriz energética, en el que lo relativo al gas constituye un tema importante. Quiere decir que el centro de la exposición del Ministro en Comisión fue la matriz energética, fue el gas, así como los aspectos instrumentales de este proceso, en preparación para que el combustible del futuro, para

los automóviles con taxímetro y para todo el parque automotor del país, esté vinculado con el gas. No obstante, todos conocemos las dificultades que hemos tenido al abordar estos temas.

Nosotros vivimos la situación que se generó a raíz del gasoducto con la Argentina; se firmó y se crearon las condiciones, incluso, para poder construir una planta de energía combinada de gas para aumentar nuestra capacidad de proyección externa. En su momento, planteamos a la entonces Ministra de Energía de Río Grande del Sur, señora Dilma Rousseff, la posibilidad de que nuestro gasoducto se extendiera para que pudiéramos exportar nuestro gas a Río Grande, a Brasil, y la contestación fue negativa. Nos dijo que no, y es lógico, porque las plantas de generación de energía están en Brasil, no en Uruguay. Así como sucede con aspectos industriales y con muchas otras cosas, el rol que se le da a Uruguay en el tema energético no es precisamente el de generar sino, en todo caso, el de tener la posibilidad de que la generación se realice en los territorios nacionales, tal como sucede. Esto, señor Presidente, no es poca cosa, porque cuando hablamos de integración y sentimos una cantidad de emociones, lo que no decimos es que la energía que generan las represas de Itaipú, Salto Grande y Yacyretá no puede ser comercializada con terceros países; tiene que ser vendida entre dos países. Quiere decir que Uruguay no le puede comprar a la represa de Itaipú, ni Paraguay a la de Salto Grande. Quizás, este sea uno de los temas de mayor hipocresía en el ámbito institucional y energético, porque los países grandes, por ejemplo en el caso de Brasil con la represa de Itaipú –casi la más grande del mundo–, terminan absorbiendo y asfixiando a los pequeños con un tratamiento diferencial, tal como se lo hace con Uruguay. Si comparamos el acuerdo que nuestro país tiene con Argentina en la represa de Salto Grande con el que tiene con Brasil en Itaipú, veremos que hay una enorme asimetría que se utiliza desde un país a otro.

Además, Argentina –en esto coincido con el señor Senador Martínez– va a demorar mucho en volver a tener una autosuficiencia energética en gas, por dos razones: por haber subsidiado el consumo en forma increíble –lo hizo para todas las capas sociales– y por haber desincentivado la inversión privada en gas. Ahora, la matriz energética argentina –de acuerdo con la información que nos dio el ex-Ministro de Economía y Producción de Argentina, Roberto Lavagna– tiene un déficit de US$ 12:000:000.000, sin perjuicio de los incumplimientos, y será complicado recuperarla por los conflictos de Repsol y demás. Así como a nosotros nos incumplió la firma del gasoducto, en Chile dejó –tal como señaló el señor Senador Lacalle Herrera–, en otro tipo de contrato que era al "Firme" –no como en el caso nuestro, que tiene una menor rigidez–, 25.000 empresas que tuvieron que reconvertirse, y el propio país tuvo que apelar a la regasificadora para poder autoabastecerse de un gas que Argentina le negó, simplemente por el hecho de incumplir con sus compromisos. Al parecer, señor Presidente, al final el objetivo –tal como dice el señor Ministro– es el gas y la diversificación de la matriz energética.

También me gustaría que quedara claro que el tema no es solo el número de taxímetros en el interior del país o a nivel nacional, sino qué sucede después. El propio señor Ministro, al final de la exposición que hizo en Comisión, señaló: "Se puede decir que la referencia a vehículos híbridos que se hace en este proyecto de ley es una estructura ad hoc, introducida a solicitud de la Dirección Nacional de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Minería (...)". Quiere decir que este proyecto de ley, que aspira a la diversificación energética y que incluye como objetivo final el gas natural, termina siendo una incorporación ad hoc a solicitud de un Director de Energía, como una especie de "cumplimos con el compromiso o con la presión que nos realizan desde ese Ministerio". Después agregó: "Insisto en que esta es una estructura ad hoc".

Hay, exactamente, 5.110 taxis, de los cuales 3.000 circulan en Montevideo y alrededor de 1.600 en el interior del país, con la distribución que ya sabemos de los 3.100 y los 390. Ahora bien, miren lo que dice el señor Ministro de Economía y Finanzas: "Incluso, si se pasara toda la flota a este tipo de vehículos" –o sea, a gas, después de establecer que ese es el objetivo final de la diversificación estratégica– "se registraría una ganancia energética muy importante pero, a la vez, una pérdida de recaudación impositiva formidable; téngase en cuenta este dato. Aclaro que no estoy afirmando que esto no vaya a ocurrir pero sí que empieza a perder fundamento –presten atención a esto que dice: que empieza a perder fundamento– la idea que está detrás del proyecto de ley que remite el Poder Ejecutivo". Entonces, acá hay un doble criterio: el de que el gas natural o la regasificación es un objetivo final en la diversificación de la matriz, y el de que la explicación y la advertencia de que si esto camina va a significar una "formidable" pérdida de recaudación –así la calificó el señor Ministro– por parte del Estado.

Por ello, señor Presidente, se habla de los 72 meses para algunos, de otra cantidad para otros, pero está claro que no se puede discutir un tema de esta naturaleza simplemente desde el punto de vista de las finanzas públicas. Es cierto que para considerar este proyecto de ley debería venir el señor Ministro de Industria, Energía y Minería y todos los entes "acorporados", entre ellos las cerca de 20 empresas que tiene Ancap de Derecho Privado, que no están sujetas al control del Tribunal de Cuentas, sumadas a las

otras 60 empresas, también de Derecho Privado, que ya están enumeradas.

En definitiva, señor Presidente, el tema final es cómo se diversifica la matriz energética y cuál es el objetivo, pero si no miramos este tema con un sentido estratégico, no vamos a tener mucha suerte. Otro elemento a considerar es cuando se ocupó la planta de Petrobrás por parte de los militares bolivianos, donde Brasil decidió desactivar su estructura y política energéticas, colocar equis número de regasificadoras en el océano Atlántico y no comprar más a Bolivia, simplemente porque entendía que era un enorme atrevimiento, no solo desde el punto de vista jurídico, sino también de la autoestima –que es parte de la naturaleza intrínseca de la corona y del imperio de la República del Brasil– el que un ejército boliviano, apoyado por oficiales venezolanos, ocupara la planta de Petrobrás. Esto fue, simplemente, un cambio de estrategia, y así como Chile decidió regasificar a través de plantas, Brasil decidió cambiar su relacionamiento con Bolivia para evitar que este tipo de condicionamientos estuviera afectando su autonomía o su propia política energética. Esto no es poca cosa, señor Presidente, porque a veces nos perdemos en el tema concreto de los taxímetros, cuando el propio Ministro dice que el objetivo nacional es estimular y orientar la máxima disponibilidad de gas. Pero para llegar a eso no hay que actuar simplemente en el ámbito de las finanzas, sino en el de todo un sector de energía que cambia en forma importante. El 60 % de la energía se obtiene del petróleo, y cuando se quiso reducir ese porcentaje con el gasoducto y se quería llegar al 20 % con Argentina, se desactivó. Ahora también tenemos la energía eólica, pero el Gobierno nunca derogó –los señores Senadores lo recordarán– la ley que abrió la competencia en la generación de energía, después de hacer una intensa y fuerte política; hasta se perdió un plebiscito porque se decidió que la generación de energía tenía que quedar libre. Ahora bien; pregunten a todos los que generan energía en forma privada a cuánto se les vende el megavatio, cuál es la capacidad instalada de generación del país y cuál es la participación que se da al generador privado de energía y en qué porcentajes. Entonces, podrán darse cuenta de que la cancha y la liga a veces se juntan, y de que lo que se puede perder en la cancha se puede ganar en la liga y viceversa, porque en realidad la matriz energética está cada día más fuertemente vinculada a los monopolios estatales aunque estén legalmente liberados. Y si no, miremos el caso de Gas Sayago, que termina siendo una empresa de Derecho Privado, no sujeta al contralor del Tribunal de Cuentas, pero, obviamente, orientada a la producción de gas sobre la base de las dos empresas públicas más un contrato que tiene un gran signo de interrogación. Allí, evidentemente, hay mucha improvisación y discusión porque todavía no está claro.

Me refiero a todo esto, señor Presidente, para que cuando miremos estos temas lo hagamos en todo su espectro, no solo en cuanto al gas, sino también al *fracking* y, además, a la matriz energética y a nuestra posibilidad de insertarnos en forma adecuada.

Todos sabemos –el señor Ministro también– que cuando vamos a pedir energía a la represa del Acaray en Paraguay, se nos dice desde Argentina que no hay posibilidades de transferirla porque están saturadas las líneas de transmisión o, simplemente, porque ahora ya es un capricho no permitir que se nos exceptione de esa regla tan egoísta –que hace que la integración no funcione– que establece que solamente los dos países que tienen una represa en conjunto pueden exportarse energía entre sí. Acaray es una empresa nacional paraguaya y, por tanto, está en libertad de exportar, pero por las líneas de transmisión o por los problemas que hoy tenemos con Brasil en todo lo que es la interconexión eléctrica, ello siempre depende de la voluntad de los países grandes. Esto es muy importante, y tenemos que decidir cuál es el concepto de matriz energética que vamos a desarrollar.

Lo dicho, señor Presidente, viene de la mano de todos los reclamos que se hacen desde el interior respecto a los taxímetros, a los distintos tratamientos que se establecen y al costo por kilómetro. Pero lo importante aquí son dos cosas que quiero dejar planteadas como conclusión: que el Ministro dice que el objetivo final es la diversidad energética, y que si se llega a dar una transformación de la energía de los automotores hacia el gas –sea híbrido o licuado, porque hay varias formas de hacerlo–, ello va a implicar una formidable afectación de las finanzas públicas. Si no miramos esto con una visión de mediano plazo, simplemente estaremos legislando para contemplar legítimas aspiraciones que puedan tener actores privados –como pueden ser los dueños de taxímetros– frente a los reclamos de sus trabajadores, planteados en forma muy dura en la Comisión. Ellos también tienen voz, aunque a veces nos perdemos en el *lobby* de los grandes empresarios –izquierda y derecha, centro, arriba y abajo–, porque en ocasiones los amigos pueden más que las políticas generales, y no actuamos cuando tenemos que ir a plantear los temas. Cuando los trabajadores planteaban en la Comisión la forma en que estaban siendo tratados, el Gobierno miraba para el costado porque le interesaba estar en conexión con determinados empresarios que, directa o indirectamente, a veces se alinean con determinadas posiciones.

Esto lo digo con total franqueza, porque es lo que vimos y comprendimos.

También es cierto que este proyecto de ley es contradictorio en cuanto a la política general en materia de matriz energética, es sectario por la forma en que

contempla determinados intereses y, además, es perjudicial para los trabajadores.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR SARAVIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SARAVIA.- Señor Presidente: vamos a abordar, concretamente, el proyecto de ley que está en discusión.

Este es un tema de larga data. Ya en el período pasado, cuando integrábamos la Comisión de Hacienda, se discutió el famoso fideicomiso del taxi y, justamente, el argumento que vamos a plantear es que este proyecto de ley es más deficitario que aquel, ya que el fideicomiso era más completo que esta mera devolución o subsidio sobre la base de mil litros.

Quizás aburramos a los integrantes del Cuerpo con nuestra exposición, pero vamos a tratar de resumirla técnicamente –como ya lo hicimos– puesto que los motores son parte de nuestra especialización.

Ya en el período pasado, como dije, discutimos sobre este tema y presentamos el argumento que vamos a plantear hoy, más allá de que hay diferencias en este proyecto de ley. En aquel momento el señor Presidente del Senado y de la Asamblea General era Ministro de Economía y Finanzas, y en representación de esa Cartera vino el actual Ministro, Fernando Lorenzo. En esa ocasión planteamos todos los números y mostramos los cálculos que habíamos hecho, incluso pidiendo informes a quien en ese entonces era Ministro de Transporte y Obras Públicas, el señor Víctor Rossi, sobre la circulación en Montevideo y la regulación de marcha que tienen los taxímetros, sobre todo porque se mencionaba una modificación de la matriz de consumo, que en aquel momento se estimaba que se ubicaría entre el 3 % y el 6 %, considerando unos 5.000 taxímetros y 450 remises en todo el país. La principal base de consumo continuo estaba en Montevideo, con algo más de 3.000 taxis –incluyendo los más de 300 de las cooperativas–, por lo que esa posible modificación se centraba, sobre todo, en la capital, siempre y cuando fueran acertadas las cifras de 5.000 taxis, 3.000 de ellos aquí, que modificarían realmente casi en un 4 % la matriz, según cálculos que hacían los Ministerios de Industria, Energía y Minería, de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas sobre la circulación de Montevideo.

En aquel momento, nosotros también hicimos un estudio con los distintos sectores vinculados al taxímetro, sobre la base de la circulación y el consumo de los vehículos en Montevideo.

En esa discusión quedó claramente expuesto que el Gobierno tendría una pérdida muy importante de recaudación impositiva –como se ha manifestado aquí– sobre una base de cálculo que en ese entonces agregaba, incluso, un subsidio de Ancap de US$ 9:000.000. La base de cálculo partía de 1.260 litros, con un combustible mucho más barato, y aun así no alcanzaba a subsidiar legítimamente a 1.200 taxímetros que circulan en Montevideo, cuyos dueños tienen uno, dos o tres vehículos. En realidad, esos 1.200 taxímetros no se benefician para nada con este proyecto de ley ni con ningún otro; esto favorece a las empresas grandes, que tienen capacidad de cambiar determinada cantidad de vehículos en cierto tiempo y que cuentan con talleres propios, automotoras o empresas importadoras; en esos casos sí se puede armar el paquete para determinada cantidad de vehículos. Pero reitero que esto no va a beneficiar, en general, a los taxímetros, y menos a los pequeños propietarios de Montevideo. A ellos no los beneficia pasarse a nafta, porque es impensable que a quien tiene uno o dos vehículos le pueda servir este negocio; le conviene mantenerse con el gasoil y esperar para ver qué vehículos vendrán en el futuro –quizás sean a gasoil pero, si hay gas, tal vez tengan tecnología dual–, apuntando a conseguirlos más baratos, provenientes de Brasil o de otros mercados.

¿A qué me refiero con esto? En aquel momento la base de devolución era de 1.260 litros y se planteaba la necesidad de un fideicomiso mixto para que sirviera a los más de 5.000 taxímetros. Con la expresión "fideicomiso mixto" me refiero a un subsidio sobre la base de devolución al gasoil y a la nafta, y no solo para quienes pudieran hacerse de vehículos a nafta, que tuvieran una capacidad económica mayor, o más de cinco taxímetros, lo que les permitiría parar algunos para reparar los motores. Como es lógico, estos normalmente demandan el doble de reparaciones que un motor a gasoil de la misma cilindrada; algunas veces demandan mucho más y otras implica, más o menos, una reparación y media más, tocando el motor arriba y no abajo. Esa es la diferencia por la cual un vehículo a nafta, con un motor de 1.400 o 1.600 centímetros cúbicos, al régimen de trabajo de Montevideo, no resiste más de 170.000 kilómetros sin ser tocado. ¿Por qué? Porque según informes oficiales de aquel momento –elaborados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y actualizados por las distintas organizaciones de propietarios de taxímetros–, en la Ciudad Vieja la velocidad de circulación continua, durante las 24 horas, de un taxímetro que cambia de turno, es de 18 km/h; en todo Montevideo el promedio es de 28 km/h, mientras que el máximo de circulación para los taxímetros es de 35 km/h en avenida Italia y bulevar Artigas, que es donde se circula más rápido. Por lo tanto, con un promedio general de 28 km/h, los motores de 1.400 a 1.600 centímetros cúbicos –que si son a nafta tienen menor durabilidad, resisten menos

este régimen– tienen un rendimiento de 7 kilómetros por litro, mientras que los motores más grandes, de 1.800 a 2.000 centímetros cúbicos, tienen un rendimiento menor. Como contrapartida, los motores a gasoil duran más del doble sin ser tocados –algunos mucho más, dependiendo de la marca, el modelo y las características del motor diésel– y rinden en el entorno de 11, 12 o 13 kilómetros por litro con ese régimen de trabajo. El motor diésel puede estar encendido las 24 horas del día sin ningún problema, mientras que el motor a nafta se va debilitando con ese régimen; no es lo mismo un propietario privado que enciende y apaga su vehículo, que un taxímetro que se mantiene encendido durante todo el día.

Este sistema no beneficia a los 1.200 taxímetros que pertenecen a patrones chicos, que normalmente trabajan las 24 horas para cubrir el jornal del empleado y el propio. Cuando se lleva estos taxímetros al taller, están parados diez o quince días y, si el patrón tiene solo uno o dos, no tendrá retorno y quedará un empleado sin trabajar durante ese tiempo.

Estas fueron las cifras que en aquel momento dimos al representante del Ministerio –que era el economista Fernando Lorenzo, actualmente Ministro de Economía y Finanzas–, quien nos reconoció que el Gobierno no podía acceder a 1.400 litros como base del subsidio porque económicamente había una pérdida importante de recaudación en la carga impositiva en lo relativo al combustible y que la base era de 1.200 litros. En el proyecto de ley que estamos considerando hoy se habla del reintegro de $ 10 por litro hasta mil litros mensuales en Montevideo, cuando hoy en el Uruguay el combustible está a US$ 2 el litro.

Si en los próximos meses vamos a tener el gasoil desazufrado, tal como mencionaba el señor Senador Martínez, ¿por qué no se piensa en proteger a toda la flota de taxímetros con un fideicomiso mixto –gasoil y nafta, para quien quiera hacerlo de una u otra manera–, tratando de que los propietarios chicos, los dueños de esos 1.200 taxímetros, puedan pasar, si lo desean, a motores de gasoil desazufrado, que duran 500.000 kilómetros? Estos motores son económicamente mucho más rentables para quienes tienen bolsillo chico; el gasoil va a ser desazufrado en la planta de Ancap y va a estar en el eje del precio de la nafta, porque bajará unos cuantos pesos.

Creo que este proyecto de ley tiene falencias por todos lados. Por ejemplo, deja a 450 remises fuera –en aquel momento, el fideicomiso los cubría–, lo que es importante.

Por lo expuesto, hay argumentos técnicos que rebaten esta iniciativa. Por un lado, se habla del paulatino proceso de cambio de matriz de los vehículos hacia el gas –eso está por verse– y, por otro, hay una cantidad importante de taxímetros que están bastante deteriorados y necesitarían mucho más que este subsidio de devolución por mil litros para poder pasar a otro tipo de vehículo, ya sea a nafta o los nuevos a gasoil, de los cuales aparentemente no habría muchos en el mercado y los que podrían venir serían caros.

De todas formas, en esta ecuación, a los patrones chicos, propietarios de esos 1.200 taxímetros a gasoil, no les conviene económicamente este negocio, ni los motores a nafta y tampoco es significativo lo que marca el cambio de matriz.

Entiendo que si el proyecto de ley se hubiera modificado –durante muchos meses se estuvo negociando con el Ministerio de Economía y Finanzas la posibilidad de hacer un fideicomiso mixto, de gasoil y nafta, con la participación de Ancap, para que todos pudieran renovar la flota, lo cual no se puede hacer con este sistema–, existiría la posibilidad de apertura hacia un mercado de taxímetros con motor diésel, procedentes de países que los producen mucho más baratos que los países europeos, especialmente Alemania.

Bienvenida sea toda la discusión que se está dando en torno a este tema, pero quería referirme a un punto de este proyecto de ley. Entiendo que esta iniciativa es mucho más deficitaria que el proyecto de ley relativo al fideicomiso del taxímetro a nafta que se planteó en el período pasado y, ni que hablar, está muy lejos de ser lo que todos los taximetristas chicos solicitan, que es el fideicomiso mixto, para tener la posibilidad de contar con un vehículo que sea rentable. Para quien tiene bolsillo chico, los vehículos diésel son mucho más baratos, a pesar de que su costo es mayor, porque van menos al taller, resisten mejor el régimen de trabajo en Montevideo –que, como mencionábamos, es de 18 km/h en la Ciudad Vieja y 28 km/h promedio en toda la ciudad–, su consumo siempre va a rondar entre 11 y 13 kilómetros por litro –según la cilindrada– y existe la posibilidad de que solo haya que tocar los motores cada 400.000 o 500.000 kilómetros. Por lo tanto, hay diferencias muy importantes. Esto puede servirle a una importante cantidad de taxímetros de patrones de bolsillo grande o a patrones que tienen catorce o quince vehículos.

Si se estima que es necesario modificar la matriz energética entre un 3 % y un 6 % –como se menciona en los estudios técnicos, lo que puede ser muy loable y podríamos acompañarlo–, y ya que hay transportistas de camiones que tienen un subsidio en los vehículos diésel y hay devolución de impuestos para los que utilizan vehículos a gasoil en las chacras, en los cultivos o en los bombeos, sería bueno pensar en que el sector que está por fuera, que son los 5.000 taxímetros y los 450 remises, reciba un subsidio que

realmente dé resultado y, además, ayude a que un montón de propietarios chicos que hoy no pueden pasar sus vehículos a nafta –que se van a ir quedando con los taxímetros viejos a diésel, porque les conviene mucho más que tener un 0 km a nafta–, también puedan cambiar la flota.

No sé por qué el Ministerio de Economía y Finanzas envió este proyecto de ley; hace un tiempo habíamos hablado con el economista Fernando Lorenzo sobre el fideicomiso mixto y no sé por qué el tema quedó por el camino, por qué se envía esto tan deficitario.

Esto era cuanto quería manifestar. Los temas de la matriz energética y la planta regasificadora, sobre los cuales han hablado varios compañeros, los dejaremos para intercambiar opiniones con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, si se vota su concurrencia al Senado en régimen de Comisión General.

Con respecto al tema que estamos considerando, es un proyecto de ley que básicamente otorga un subsidio que hace mucho tiempo estaban pidiendo las gremiales de taxis, tanto las cooperativas como las patronales o las de remises, pero realmente es muy poco. Habría que ver cuál es la base de cálculo para modificar la diferencia que existe en el interior. No tenemos una base de cálculo para determinar cuánto habría que aumentar el subsidio. Algunos señores Senadores, compañeros de mi partido que integran la Comisión, plantean –y lo compartimos– que la diferencia entre el interior y la capital es muy importante, pero la desproporción no está solo en esa diferencia, sino también en el cálculo del subsidio sobre la base de 1.000 litros y el consumo que tienen un vehículo a nafta y otro a gasoil. El desnivel que hay en este proyecto de ley va a dejar fuera, sobre todo, a los que no tienen capacidad económica para hacer un recambio de su vehículo.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Nosotros vamos a acompañar el proyecto de ley –así lo ha adelantado el señor Senador Amorín–, entre otros motivos porque creemos que es una buena oportunidad para mejorar la flota de taxímetros, que hace a la calidad del servicio y a la atención de los turistas que llegan a nuestro país, pero nos gustaría plantearle algunas preguntas al miembro informante.

Pedimos disculpas porque tuvimos que ausentarnos y quizás ya fueron dadas las respuestas a las preguntas que vamos a formular; si así fuera, nos remitiremos a la versión taquigráfica.

La primera pregunta que quiero plantear es si hay un estimado del monto de la renuncia fiscal y, de haberlo, cuánto se calcula que sea. Pido disculpas si esto ya fue mencionado, pero pedimos un cuarto intermedio y nos anticipamos a retirarnos.

Otra de las inquietudes se refiere a la división entre Montevideo, Canelones y Maldonado y el resto de los departamentos del interior. En el articulado se puede apreciar que hay una diferencia a favor de los titulares del servicio de taxis de Montevideo, Canelones y Maldonado con respecto a los taximetristas de otras partes del país. La respuesta puede ser obvia porque en los tres departamentos mencionados hay mayor circulación, mayor consumo de nafta y, por ende, para ellos se establece un límite mayor de litros de gasolina mensuales. Si esa es la respuesta, también entiendo que al hacer menos viajes, los de los demás departamentos perciben menores ingresos y, obviamente, les va a ser más difícil acceder a un vehículo nuevo para obtener el beneficio; por lo tanto, en los hechos se estaría enfocando este cambio en forma exclusiva para los taxímetros de Canelones, Maldonado y Montevideo. Por esa razón, ese límite nos parece inconveniente. Además, en algunos departamentos como Salto hay servicios de taxímetros que hacen la conexión Salto-Arapey –unos 80 kilómetros a la ida y otros tantos a la vuelta–, que insume un consumo de combustible muy alto y por el que quizás los taximetristas cobran menos de lo que deberían; de lo contrario, nadie realizaría ese viaje. Esta medida estaría dejando sin la posibilidad de obtener este beneficio, en especial, a quienes brindan el servicio de taxímetro en los departamentos del interior, sin contar a Canelones, Maldonado y Montevideo, porque en la medida en que tengan una limitación de litros –el beneficio es de $ 10 por litro–, les va a ser mucho más difícil acceder. Por lo tanto, el interior que siempre queda postergado, lo será una vez más.

Por otra parte, quisiera hacer una consulta sobre el artículo 3.º porque de su redacción actual se pueden hacer dos interpretaciones y estamos frente a dos hipótesis: la afectación al servicio de un vehículo nuevo con motor a gasolina o la afectación de un vehículo nuevo híbrido, es decir, con motor combinado gasolina y electricidad. Hay una limitación que refiere exclusivamente a los primeros 200 vehículos híbridos afectados al servicio, no a los primeros 200 vehículos en general. Tal como está redactado el artículo, parecería ser que si se llega a los 200 vehículos híbridos, se acaba el beneficio. Esa podría ser una interpretación y, si es la adecuada, es decir que no hay límite para los vehículos a gasolina y sí para los primeros 200 híbridos, ¿por qué se establece el límite para los híbridos y no para los vehículos a gasolina? ¿Por qué

se fija un límite? Aclaro que no es una crítica, sino una pregunta para saber por qué se plantea esto.

Asimismo, tengo una duda con respecto a si los 200 vehículos empiezan a contarse a partir de su afectación al servicio de taxi, y esto es válido para cualquier departamento del país. Por ejemplo, si se afectan 150 vehículos en Montevideo, 50 en Maldonado y 15 en Artigas, ¿a qué documento nos remitimos para saber quién está dentro de los primeros 200 y quién no? De pronto, se me contesta que esto lo va a prever la reglamentación, pero me dicen que no será así porque, como es habitual en estos casos, en ningún momento en el texto se hace mención a la reglamentación.

Me pregunto cómo se hace la afectación. No sé cómo funciona el sistema, pero supongo que si un permisario de un servicio de taxi resuelve importar un vehículo, realiza la importación, se lo comunica a la Intendencia y esta acepta el cambio de chapa del vehículo antiguo al nuevo. Es posible que haya, por ejemplo, 400 permisarios que realizan la importación y, mientras la llevan adelante, van a la Intendencia a tramitar la afectación y allí se les comunica que llegaron tarde, porque ya hay 200. ¿Cómo se define en qué momento se produce la afectación? ¿Es cuando se presenta el documento a la Intendencia con la voluntad de hacerlo y todavía no se hizo la importación? Eso parecería ser lo lógico; de no ser así, quizás muchos harían importaciones y cuando van a afectar el vehículo, ya no tienen cupo, por lo que hicieron la inversión pensando que iban a tener un reintegro pero no fue así, y además se les causa un perjuicio. Esa es una de las dudas que tengo y reitero que pido disculpas si ya fue contestada.

Aprovecho la oportunidad para pasar un aviso. El señor Senador Heber hacía referencia a lo alto que es el valor del combustible y, como se recordará, hace poco Ancap fijó un aumento muy grande porque el precio de referencia del petróleo había subido, así como también el dólar. Nadie dijo nada sobre ese incremento, que obviamente depende de una paramétrica. Sin embargo, ha bajado casi un 10 % el precio de referencia y ha disminuido el valor del dólar, pero toda la celeridad que se tuvo para subir el precio de los combustibles, no se está teniendo para bajarlo ahora. El precio de referencia estaba en US$ 109 y hoy se encuentra en US$ 96,54 y el dólar ha bajado otro tanto; sería bueno que Ancap tuviera la misma celeridad para ajustar los precios de los combustibles a la baja, como lo hace a la suba. Digo esto con la tranquilidad de que, siendo Ministro de Industria, Energía y Minería, bajé por primera vez el precio de los combustibles. Cada vez que por parte del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto venían a pedirnos que firmáramos los aumentos a los combustibles y justificaban esa medida por la suba del precio internacional y del valor del dólar, les recordábamos que el día en que los precios disminuyeran íbamos a pedir que también bajaran los combustibles y finalmente lo cumplimos en los primeros años de este siglo.

Reitero que vamos a votar este proyecto de ley, pero dejo planteadas estas dudas y, si ya se contestaron, revisaré la versión taquigráfica. Pido disculpas nuevamente porque tuve que salir de Sala.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más oradores inscriptos, vamos a ceder el uso de la palabra al señor miembro informante.

Si el Senado me lo permite, debo decir que el artículo 3.º en su actual redacción es absolutamente inentendible. Por eso, pediría que por favor se clarifique lo que se quiere decir.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: pido disculpas al Senado por los problemas de redacción del articulado. Como miembro informante entré en una discusión global, macroenergética, cuando el proyecto de ley es puntual y deberíamos remitirnos a considerar los artículos correspondientes.

Las preguntas realizadas por el señor Senador Bordaberry en algunos aspectos fueron contestadas, pero en otros podemos profundizar el tema.

En primer lugar, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Gobierno elaboraron un proyecto de ley que equipara la renuncia fiscal por el consumo de gasolina y de nafta. Cada tanto, exportamos un barco de gasolina cuatro veces más barato de lo que se vende en el mercado local. Hace algunos años la diferencia era mucho más evidente, pero ahora se encuentra casi equilibrada. Entonces, la renuncia fiscal directa se combina o se contrapone con esa recuperación de recursos. Para que no se dé un descalce financiero, el artículo 5.º establece que los reintegros se harán efectivos mediante la emisión de certificados de crédito, de manera que los permisarios no reciban dinero, sino el pago de las obligaciones tributarias, lo que se imputará como cumplimiento tributario.

El permisario tiene la opción de aceptar o no, porque el estímulo no es para que haga negocio con el traslado de personas, sino a través del reintegro. Es decir, el objeto de este proyecto de ley no es hacer negocio o tener un beneficio adicional, pero tampoco que pierdan dinero. El estímulo está pensado de ma-

nera que le sea tentador a quien haga el cambio de vehículo, cuando corresponda ir por ese camino.

Como somos cuidadosos de las finanzas públicas, las ecuaciones nos dan como resultado que el estímulo debe ser menor en el interior del país, en Montevideo un poco mayor, y en Canelones y Maldonado a mitad –entre comillas– "de la tabla".

Reitero: el estímulo no es para que los permisarios hagan negocio, porque si estuviéramos equiparando situaciones alguien en Montevideo podría decir: "A mí me dan un estímulo para que me pase de sistema y no hago dinero adicional, mientras que los del interior sí lo hacen". El objetivo está estudiado para que el estímulo cuide las finanzas públicas y para que se vaya cambiando la matriz energética a nivel macro y micro, en este caso auto a auto.

En el caso de los híbridos, la reglamentación determinará cómo se afectan los primeros 200 vehículos y para algo hay asociaciones o patronales de taxímetros que interactuarán con los Ministerios correspondientes. Repito, es para las primeras 200 unidades.

Esto implica otro motivo de tensión, porque podríamos poner un gran estímulo –la teoría dice que este debería ser el mejor camino–, pero no sabemos qué sucederá en la práctica. En muchos casos estamos hablando del único capital que tiene una familia. Por lo tanto, establecemos un estímulo adecuado y moderado con un límite, para que después el Gobierno y los asociados de los permisarios evalúen esta nueva experiencia del híbrido.

Tengo mis dudas acerca de que se anoten 200 permisarios de vehículos, porque cambiar la cultura del gasoil es muy difícil; pasarse a nafta ha tenido algunos adeptos, pero adoptar un híbrido, es complicado ya que ni siquiera existen suficientes talleres especializados. Entonces, se da el estímulo, pero se pone un techo. ¿Por qué? ¿Qué pasaría si una fábrica quiere traer una marca de autos barata a Uruguay, y la experiencia resulta negativa, a pesar del estímulo y del cambio?

Establecemos el estímulo porque queremos que haya una experiencia de este tipo, pero es moderado para que los números no le cierren a quien tenga una intención adicional. Además, agregamos un tope de 200 vehículos cuya afectación se tendrá que hacer en la reglamentación, pero no es por departamento, sino hasta llegar a ese tope. Tengo muchas dudas de que se llegue a ese número, salvo que algunas fábricas conocidas –y otras no tanto– quieran hacer esta experiencia de incorporación de una marca poniendo los vehículos a muy bajo costo, lo que sería un beneficio para el permisario, pero como podría generar una complicación, fijamos un tope.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Señor Presidente: pido disculpas por mi dificultad de comprensión en especial sobre el artículo 3.º que establece tres plazos que parecen contradictorios. Creo que lo mejor sería dividir el artículo para ganar en claridad.

El artículo 3.º comienza diciendo: "El reintegro será de $ 10 por litro y podrá ser recibido por los contribuyentes de la Dirección General Impositiva en su carácter de permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro, durante un máximo de 24 meses consecutivos", luego de esta palabra agregaría un punto. Hasta aquí se diría que el reintegro es de $ 10, quiénes lo reciben, es decir, los contribuyentes de la Dirección General Impositiva en su carácter de permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas, y el plazo de 24 meses consecutivos, durante el cual pueden recibirlo.

Propongo que a continuación comience un nuevo artículo que diga: "Dicho plazo será contado a partir de la afectación al servicio de un vehículo nuevo con motor a gasolina (nafta), o con motor combinado gasolina y electricidad (híbrido)". Claramente estamos dejando afuera los vehículos a gasoil. A partir de aquí comienza la parte que no comprendo demasiado porque al principio el artículo dice que lo van a recibir durante un máximo de 24 meses consecutivos, y al final del primer párrafo expresa que el reintegro se extenderá por hasta 60 meses. Lo reciben por 24 meses, pero se extiende hasta 60 meses. Esto me genera dudas.

El último inciso establece: "En ningún caso, corresponderá el cobro del reintegro al amparo del presente régimen, más allá de transcurridos 72 meses de la promulgación de la presente ley". Este es entendible porque creo que habrá una demora en la afectación de los vehículos, etcétera, y acá lo que se está diciendo es que deben apurarse porque en 72 meses se termina. La pregunta es: ¿dentro de los 72 meses están incluidos los 24 meses o el reintegro se extenderá por 60 meses?

Nuevamente pido disculpas por la dificultad en la comprensión de lo que estamos estableciendo, pero creo que deberíamos trabajar en este artículo para ganar en claridad, si es que el razonamiento que estoy realizando es correcto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: en primer lugar, voy a referirme a la preocupación del señor Senador Bordaberry y la de todo el Cuerpo sobre el artículo 3.º y los plazos.

El plazo de 24 meses es el de reintegro; los 60 meses es el plazo por el cual se van a reintegrar los cambios de vehículos y la ley dura los 72 meses siguientes.

Dicho de otra manera, un vehículo al que le corresponde un reintegro de 24 meses, pero que lo cambian un año y medio antes de los 72 meses, no cobrará el reintegro de 24 meses, sino que será hasta los 72 meses. En el caso del plazo de 60 meses, si transcurre cierto lapso y alguien cambia el vehículo, tendrá que hacer el cálculo para que las cuotas correspondientes le caigan antes de los 60 meses porque, si no, esos 60 meses van a actuar.

Quisiera proponer la votación en general del proyecto de ley, luego la consideración en particular y, si se quiere, votar todos los artículos, dejando el 3.º para mañana a efectos de mejorar su redacción. Lo planteo porque me temo que si hacemos una nueva redacción en los próximos minutos, podremos cometer algún error no aceptado.

Reitero, señor Presidente, como mañana tenemos sesión y la discusión de este tema está terminada, si el Senado lo considera conveniente, podemos votarlo en general. A su vez, si se quieren votar los artículos en particular, podemos hacerlo ahora, salvo el 3.º, que dejaríamos para votarlo mañana.

Además, considerando la hora que es, aspiraría a dejar el resto de los asuntos para la sesión de mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, señor Senador. No entendí lo que dijo.

SEÑOR MICHELINI.- Aspiraría a dejar el resto de la sesión para mañana, pero eso será consultado con los coordinadores y con usted, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa tiene que recibir mociones y no reflexiones, señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- De acuerdo, señor Presidente.

Adelanto que, una vez que se vote en general el proyecto de ley, voy a pedir que la consideración en particular pase para el día de mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor Senador.

SEÑOR AMORÍN.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR AMORÍN.- Señor Presidente: es evidente que el artículo 3.º está tan mal redactado que todos entendimos cosas distintas.

Me da la impresión de que aquí hay un deseo de que se pase a automóviles combinados a gasolina y a electricidad. Se quiere dar una ventaja, un elemento positivo para quienes se pasen a los vehículos híbridos.

Por tanto, la impresión es que los que se pasen a los vehículos a nafta, tienen hasta 24 meses de reintegro pero no más allá de transcurridos 72 meses. Esto quiere decir: "Aprovechen, cambien de auto antes de los 72 meses y, entonces, tendrán 24 meses de reintegro".

Ahora bien; como quiere privilegiarse el uso del automóvil híbrido porque es el que menos contamina, a los primeros 200 que se pasen a ese sistema se les da hasta 60 meses de reintegro.

Me parece que esa es la lógica de la ley, pero como la redacción es tan mala, no se entiende lo que establece.

Es cuanto quería decir, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Me adelanto a decir que, una vez que el proyecto de ley se vote en general, vamos a pedir que la consideración en particular, y el resto de los asuntos del Orden del Día, pasen para el día de mañana. De esta forma, mañana podremos traer una redacción más clara del artículo 3.º.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Va a pedirlo o lo está pidiendo, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Es que primero quiero que se haga la votación en general, señor Presidente. Después de eso, voy a formular la moción.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor Senador.

Se va a votar en general el proyecto de ley referido al reintegro de impuestos del servicio de automóviles con taxímetros.

(Se vota:)

–23 en 24. **Afirmativa.**

SEÑOR ABREU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ABREU.- Es, simplemente, para dejar constancia de que, desde el punto de vista técnico, esto no es un reintegro sino una devolución de impuestos.

El reintegro es la operación que se realiza en oportunidad de una actividad de comercio exterior.

Dentro de la clasificación de tributos, esto es un impuesto y, como tal, lo que se hace es devolver parte de ese impuesto. Entonces, técnicamente, en vez de decir "reintegro", debe decirse "devolución" de impuestos.

Planteo esto porque estaríamos confundiendo el concepto claro de devolución de impuestos con el de reintegro, que se otorga en oportunidad de una operación de comercio exterior.

Muchas gracias, señor Presidente.

11) SESIÓN EXTRAORDINARIA

SEÑOR MICHELINI.- Pido la palabra para una moción de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- Formulo moción para que la consideración en particular de este proyecto de ley, los siguientes puntos del Orden del Día que todavía no hemos considerado y el tratamiento de la venia para el futuro integrante del Directorio de Ancap, el señor José María Coya Alboa, se incorporen al Orden del Día de la sesión de mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiéndose aprobado en general el proyecto de ley en consideración, se va a votar la moción de orden presentada por el señor Senador Michelini. Esta supone: pasar la consideración en particular de este proyecto de ley, los demás puntos que figuran en el Orden del Día de la sesión del hoy, y la venia para el futuro integrante del Directorio de Ancap, al Orden del Día de la sesión de mañana.

Se va a votar.

(Se vota:)

–23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

12) LLAMADO A SALA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA, INGENIERO ROBERTO KREIMERMAN

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una moción de orden llegada a la Mesa.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Hugo Rodríguez Filippini): "Montevideo, 23 de octubre de 2013.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Contador Danilo Astori
Presente

De nuestra mayor consideración:

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 119 de la Constitución de la República y el artículo 47 y siguientes del Reglamento de este Cuerpo, los Senadores abajo firmantes solicitamos que se llame a Sala al señor Ministro de Industria, Energía y Minería, Ing. Roberto Kreimerman, en régimen de Comisión General (artículo 41 y siguientes del Reglamento del Senado), a fin de informar en esta Cámara lo siguiente:

1) Planta regasificadora a ser instalada en Puntas de Sayago, procedimiento seguido, garantías otorgadas y a otorgar por el Estado, ubicación, costo, contratos celebrados, informes técnicos recabados, asesores intervinientes, inversión total estimada.

2) Procedimientos seguidos en Ancap como consecuencia de los créditos otorgados a Pluna, sumarios, sanciones y decisiones adoptadas.

3) Contratos de Ancap con ALUR por producción de biodiésel y otros productos, contratos originales, renegociaciones de los contratos, costos, situación de ALUR, préstamos otorgados a ALUR y otras compañías relacionadas, capitalizaciones y otras transferencias; otras inversiones hechas en sociedades anónimas.

4) Reestructura de UTE, Plan Bambú, costos, sumas invertidas, estado de la misma, futuras acciones.

5) Contrato de UTE con Techint; programa y proyecto inicial, estimaciones realizadas, errores en el mismo, su costo, acciones que se realizarán.

Sin otro particular lo saludan muy atentamente

Pedro Bordaberry, **Luis A. Heber**. Senadores".

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Nosotros hemos planteado esta solicitud a los coordinadores de todas las Bancadas.

Dado el monto de la inversión que va a realizarse en Puntas de Sayago y que todavía no hemos recibido la información que solicitamos –luego de la comparecencia en Comisión durante el mes de abril del Ministro de Industria, Energía y Minería–, se planteó a las distintas Bancadas la citación al Senado en régimen de Comisión General, no de interpelación, y todas adelantaron su voto favorable.

Los miembros convocantes seríamos el señor Senador Heber y quien habla, según lo hemos conversado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción.

(Se vota:)

–21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Mesa va a coordinar con el señor Ministro y con el coordinador de la Bancada del Frente Amplio dicho llamado a Sala.

13) LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace, a la hora 13 y 19 minutos, presidiendo el señor **Danilo Astori** y estando presentes los señores Senadores **Abreu**, **Agazzi**, **Amorín**, **Antognazza**, **Baráibar**, **Bordaberry**, **Chiruchi**, **Clavijo**, **Gallo Imperiale**, **Heber**, **Lescano**, **López Goldaracena**, **Martínez**, **Michelini**, **Montiel**, **Moreira (Carlos)**, **Moreira (Constanza)**, **Morodo**, **Pasquet**, **Saravia** y **Topolansky**).

DANILO ASTORI
Presidente

Hugo Rodríguez Filippini
Secretario

Gustavo Sánchez Piñeiro
Secretario

Walter Alex Cofone
Director General

Adriana Carissimi Canzani
Directora General del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y Control
División Diario de Sesiones del Senado

Armado e Impreso
División Imprenta del Senado